SKRZYDŁA I MOTOR



Nr 12 (248) ROK VI
18 – 24 MARCA
1951

CENA 60 gr

JAK REDAGOWAĆ LOTNICZĄ GAZETKĘ ŚCIENNĄ?

Bardzo ważnym środkiem w pracy lotniczej jest lotnicza gazetka ścienna i to niezależnie od tego, gdzie się znajdują w świetlicy Koła LL, w Aeroklubie czy w szkole lotniczej. Oczywiście, jej formy, poziom i tematyka muszą być przystosowane do terenu, nie mniej pewne ogólne wskazania, co do jej redagowania dadzą się wytyczyć.

Gazetka ścienna powinna spełniać dwa podstawowe zadania: mobilizować do osiągania coraz lepszych wyników wyszkolenia oraz reagować czujnie i ostro na wszystkie przejawy życia terenu.

Aby więc spełnić pierwszy warunek, gazetka musi zamieszczać artykuły popularyzujące metody pracy i nauki wyróżniających się pilotów czy modelarzy, dalej — fotografie przodowników wyszkolenia, artykuły instruktorów, omawiające błędy i niedociągnięcia w pracy, artykuły dyskusyjne i objaśniające.

Dla spełnienia drugiego warunku potrzebna jest ostra i dowcipna satyra, ośmieszająca leniów i bumelantów, propagująca walkę o lepsze wyniki wyszkolenia, a także odpowiednia częstotliwość ukazywania się gazetki.

Artykuły powinny być możliwie najkrótsze, pisane przystępnym i zrozumiałym językiem. Niedopuszczalną rzeczą jest zamieszczanie w każdym numerze gazetki artykułów na tematy ogólnopolityczne, zaczerpniętych z prasy codziennej. Należy pokazać w gazetce oddźwięk różnych wydarzeń w terenie, nie zaś informować w niej czytelnika o tym, co z pewnością już wie.

Ton gazetki musi być bojowy, prawdziwie ZMP-owski Nie wolno komitetowi redakcyjnemu zamykać oczu na wszystkie błędy i niedociągnięcia, choćby jak najbardziej znanych i poważanych osób. Swobodna, rzetelna krytyka, organizowanie dyskusji, popularyzacja przodowników i ich osiągnięć — oto najważniejsze zadanie gazetki ściennej.

Forma graficzna gazetki to znaczy rozmieszczenie tekstu i zdjęć, wykonanie rysunków itp. jest oczywiście ważna, ale nie trzeba zrażać się trudnościami. Wystarczy trzymać się zasady, aby artykuły były krótkie, możliwie czytelnie napisane na paskach papieru szerokości około 8 cm oraz aby zdjęć i rysunków nie grupować w jednym miejscu.

Komitet redakcyjny gazetki winien składać się co najmniej z trzech osób, które miały już styczność z tego rodzaju pracą. Komitet nie musi być zresztą niezmienny: mogą się w nim na przykład znajdować coraz to inni przodownicy wyszkolenia lotniczego, instruktorzy itp.

Gazetka powinna być wywieszona na widocznym i łatwo dostępnym miejscu, dbać o łączność z czytelnikami oraz wiernie i krytycznie odtwarzać życie terenu.

(wig)



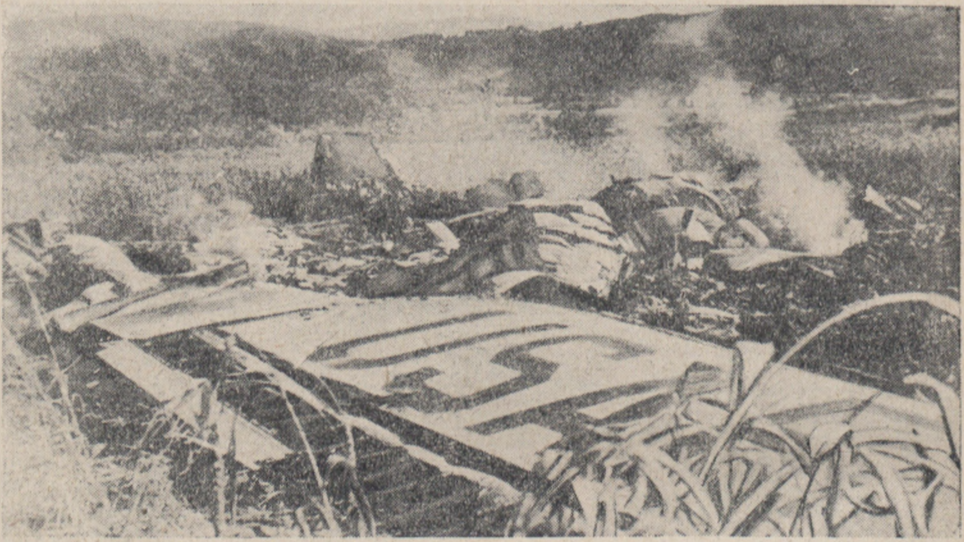


Foto: „Sib"

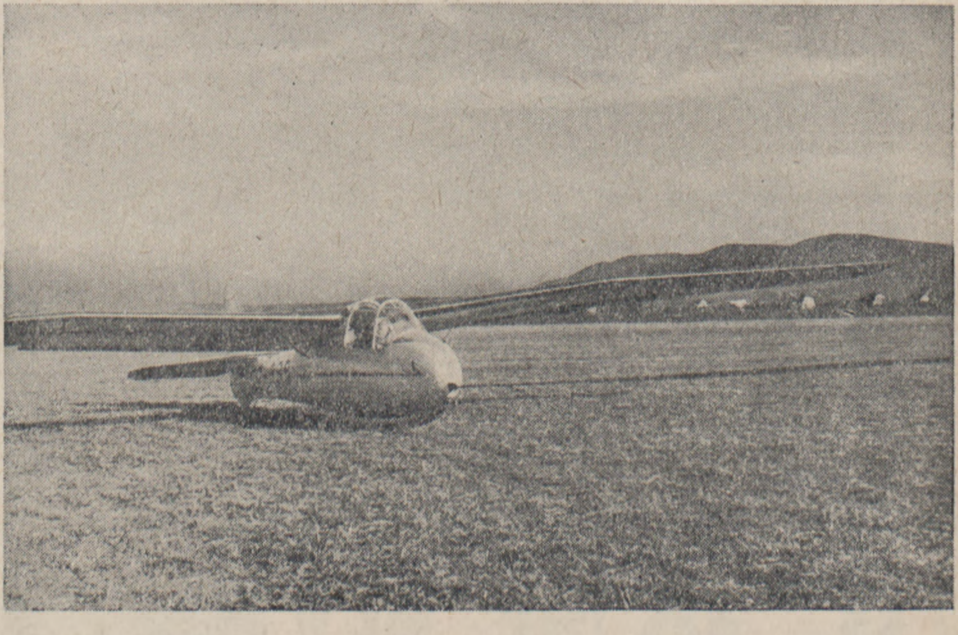
Ciężkie walki w Korei trwają. Koreańska Armia Ludowa wraz z oddziałami ochotników chińskich skutecznie walczy ze zbrodniczymi hordami amerykańskich imperialistów pragnących zniszczyć rezultaty pokojowego budownictwa narodu koreańskiego i podporządkować go swej grabieżczej polityce.

W walce przeciw najeźdźcom zaszczytnie wyróżnia się ludowe lotnictwo koreańskie. Z dnia na dzień rośnie cyfra amerykańskich „fortec" i „superfortec", zestrzelonych przez lotników Ludowej Korei. Na zdjęciu wyżej: tak wygląda końcowy etap lotu jednego z amerykańskich piratów powietrznych, który usiłował zbombardować Phenjan.

●

Sezon lotów za pasem. Już za kilka dni szybowiska Ligi Lotniczej zapełnią się setkami młodzieży, rozpoczynającej szkolenie. Młodzi piloci Ligi Lotniczej z energią przystąpią do planowego wzbogacania swych umiejętności lotniczych. Wykonać w pełni plan drugiego roku sześciolatki — oto nasze zadanie! Poniżej akrobacyjny „Jastrząb" startuje do lotu.

Foto: WAF



ZADANIA I CELE LIGI LOTNICZEJ



Zrozumienie zadań stojących przed Ligą Lotniczą oraz umiejętność powiązania ich z aktualną sytuacją polityczną jest niezmiernie ważne dla każdego członka naszej organizacji. Liga Lotnicza jest bowiem jednym z ogniw w walce naszego narodu o pokój i Plan 6-letni. Szczególnie w obecnej sytuacji zadania Ligi Lotniczej są ważne i doniosłe.

Oto imperializm amerykański widząc w wojnie źródło kolosalnych zysków, wkroczył **w Azji w etap bezpośrednich działań wojennych, mających na celu przygotowanie trzeciej wojny światowej.** Imperialiści, opanowani żądzą panowania nad światem, gwałcą układy międzynarodowe, odbudowując w Niemczech Zachodnich lotnictwo wojskowe i armię lądową. Obłędne zbrojenia i napastnicza wojna przeciwko Koreańskiej Republice Ludowo-Demokratycznej, są wymowną ilustracją celów polityki anglo-amerykańskiej. Jasne jest, że ostrze tych jawnych przygotowań wojennych skierowane jest przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej, i że stanowią one bezpośrednie zagrożenie pokoju światowego.

Narody Związku Radzieckiego, Polski i innych krajów obozu pokoju zajęte są realizacją swych pokojowych, socjalistycznych planów rozbudowy gospodarczej. Plany te, podnosząc potęgę naszego obozu stanowią potężny wkład w dzieło utrwalenia pokoju. W ten sposób walka narodu polskiego, na którego czele kroczy bohaterska klasa robotnicza, walka o wykonanie Planu 6-letniego łączy się w ten sposób nierozerwalny z ogólnoświatową walką o pokój. Podstawowym naszym zadaniem jest mobilizacja wszystkich sił we wszystkich dziedzinach pracy, by jak najlepiej wykonać stojące przed nami zadania Planu 6-letniego. Jest to nasz wkład na odcinku naszej pracy i nauki w wielkie dzieło obrony pokoju.

Zagadnienia te omówił obszernie w swym referacie Przewodniczący KC PZPR Bolesław Bierut na VI Plenum KC PZPR. Ważne jest, abyśmy w świetle wypowiedzi Prezydenta potrafili właściwie umiejscowić naszą pracę, jako członków Ligi Lotniczej.

Świadomość faktu, że stoimy w jednym szeregu wraz ze wszystkimi ludźmi pracy naszego kraju we wspólnym froncie narodowym, w walce o zwycięską realizację Planu 6-letniego musi Was pobudzić do jeszcze aktywniejszej pracy w naszej organizacji. Jest rzeczą bardzo ważną, abyście sobie z tego dokładnie zdali sprawę.

Liga Lotnicza jest organizacją zrzeszającą szerokie masy społeczeństwa, a przede wszystkim młodzieży i działającą w interesie całego narodu. Do zadań Ligi Lotniczej należy w pierwszym rzędzie masowa propaganda lotnictwa w społeczeństwie. Osiągamy w ten sposób w naszym narodzie świadomość konieczności posiadania silnego lotnictwa, które w razie potrzeby potrafi stanąć w obronie zdobyczy ludu pracującego, w obronie jego pokojowej pracy przed imperialistyczną napaścią.

Liga Lotnicza opiera swoją pracę na masowości. Pierwszym jej zadaniem jest zapoznanie jak najszerszych warstw społeczeństwa z rolą i zadaniami lotnictwa w czasie pokoju i w czasie wojny. Przychodzi do naszej organizacji najlepsza przodujaca młodzież, którą szkolimy na lotników Polski Ludowej. Metody naszej pracy oparte są na bogatych doświadczeniach radzieckiego DOSAW. Korzystanie z przykładu ZSRR, który wychował tysiące pilotów-patriotów, jest gwarancją powodzenia w wykonaniu stojących przed nami zadań.

Drugim zadaniem Ligi Lotniczej jest szkolenie młodzieży o obranych przez nią specjalnościach lotniczych. Masowość tego szkolenia stwarza silne społeczne zaplecze dla naszego lotnictwa, podnosi obronność naszego kraju, a tym samym pomnaża siły obozu pokoju. Zadanie to realizuje Liga Lotnicza, szkoląc młodzież na zorganizowanych w Kołach, Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Kursy zapoznają słuchaczy z podstawowymi wiadomościami o lotnictwie. Ich program obejmuje miedzy innymi historię lotnictwa radzieckiego i polskiego. Wykłady o podstawach budowy samolotu oraz teorii lotu mają na celu przygotowanie nas do szkolenia teoretycznego i praktycznego. Po wyczerpaniu programu KWWL rozpoczniemy się w kołach masowe szkolenie w ramach kursów specjalnościowych, obejmujących takie dziedziny pracy w lotnictwie, jak: meteorologia, nawigacja radiotechnika, mechanika lotnicza i t. p.

Wielkie znaczenie w ogólnym systemie szkolenia ma modelarstwo, które w sposób wszechstronny przygotowuje młodzież do praktycznego szkolenia lotniczego. Modelarstwo jest pierwszym stopniem wyszkolenia lotniczego, przygotowującym młodzież do szybownictwa i latania na samolotach silnikowych. Szkoły Ligi Lotniczej i Aerokluby szkolą pilotów szybowcowych, silnikowych, spadochroniarzy oraz mechaników lotniczych.

Na bazie masowego rozwoju lotnictwa cywilnego wyrasta sport lotniczy. Wprowadza on do szkolenia zdrowy element współzawodnictwa sportowego, przyczyniający się do podniesienia kwalifikacji lotniczych pilotów. Sport ma także ogromne znaczenie propagandowe. Zawierając w sobie potężny ładunek emocjonalny, przyciąga do lotnictwa jak najszersze rzesze młodzieży. Jako patrioci i członkowie Ligi Lotniczej jesteśmy dumni z osiągnięć naszych sportowców lotniczych, rozsławiających imię Polski Ludowej i jej lotnictwo daleko poza granicami kraju.

A teraz kilka słów o strukturze organizacyjnej Ligi Lotniczej:

Podstawową komórką organizacyjną Ligi Lotniczej jest koło, w którym każdy członek, uczestnicząc w pracy modelarni i nauce na kursach ogólnolotniczych winien zdobyć wstępne wyszkolenie lotnicze. Oprócz zadania szkolenia członków, do pracy koła należy także prowadzenie najszerszej pracy propagandowej w społeczeństwie. Jak już wspomnieliśmy, celem pracy propagandowej, jest zapoznanie całego społeczeństwa z zadaniami lotnictwa i jego masowej organizacji społecznej — Ligi Lotniczej.

Pracą kół kierują placówki nadrzędne, którymi są Zarządy Powiatowe i Miejskie LL. Są one wybierane na opartych o demokratyczne podstawy corocznych wyborach na zjazdach delegatów kół. Delegaci Oddziałów Powiatowych tworzą walny zjazd Okręgu, który wybierają jego Zarząd oraz delegatów na Krajowy Zjazd LL. Krajowy Zjazd Ligi Lotniczej jest najwyższą władzą naszej organizacji.

*

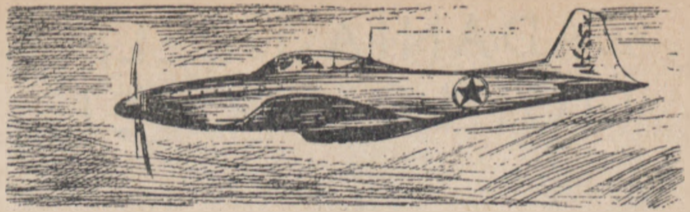
* *

Tak przedstawia się w skrócie działalność, cele, zadania i struktura organizacyjną Ligi Lotniczej. Musimy się z nimi dobrze zapoznać, musimy je dokładnie przemyśleć, by dobrze zrozumieć sens naszej pracy i jej znaczenie, aby jeszcze wydajniej i aktywniej brać udział w pracy naszej organizacji. Podnosząc stale poziom wiadomości lotniczych, uczestnicząc czynnie w szkoleniu i wszelkich akcjach propagandowych Ligi Lotniczej walczymy wraz z całym narodem o realizację Planu 6-letniego i o zachowanie pokoju. Nasza aktywność w pracy ligowej jest miarą zrozumienia celów, jakie przed nami stawia walka o pokój i nasz lotniczy Plan 6-letni.

* * *

Artykuł powyższy stanowi uzupełnienie **materiału** szkoleniowego, **zamieszczonego** w 10-ym numerze SiM-u. Pierwszy temat KWWL należy opracować na podstawie obu tych artykułów w ramach przewidzianych na ten cel czterech godzin wykładowych. W związku z ważnością tego tematu trzeba nań położyć jak największy nacisk, aby każdy z Członków Ligi Lotniczej zdał sobie dokładnie sprawę z celowości pracy w naszej organizacji.

Ray.



BOHATEROWIE KOREAŃSKIEGO NIEBA

Dwudziestopięcioletni major Li Ijon Il, syn chłopa ze wsi Engan, prowincji — Północny Phenian, zjawił się w gabinecie swego dowódcy w towarzystwie nawigatora Sil Gwan Kena. Nie zdążyli nawet zdjąć hełmów, bowiem dopiero wrócili z zadania bojowego. Spostrzegli na drodze transport samochodów amerykańskich i przeszli do lotu nurkowego...

Li Ijon Il opowiedział nam o swych braciach:

— Wszyscy trzej w wojsku — powiedział — jeden w piechocie, drugi — czołgista, trzeci — w artylerii. Ja, jak widzicie lotnik. Jednym słowem, pełne współdziałanie w naszej rodzinie. Bijemy interwentów ze wszystkich stron....

Później nieco przyszli Won Chek Su i Czen Den Chak — zniszczyli oni Inczongskie lotnisko.

Krótko, treściwie, jak najmniej mówiąc o sobie, opowiadali nam swe bojowe przygody.

Tą drogą dowiedzieliśmy się szczegółów o zniszczeniu lotniska amerykańskiego w Kympcho, o jednej z pierwszych poważniejszej operacji młodych lotników koreańskich.

— Amerykanie wmówili sobie, że są gospodarzami naszej ziemi — powiedział Won Chek Su — i stali się na tyle bezczelni, że oświetlili w nocy lądowisko Nasza jednostka wojskowa postanowiła dać nauczkę tym zarozumialcom. — Podeszliśmy niezauważeni aż nad ich lotnisko i zrzuciliśmy bomby z lotu koszącego. Zniszczyliśmy przeszło sto samolotów, w tym czterdzieści czterosilnikowych. Potem, na pożegnanie zapaliliśmy pomieszczenia oficerskie i przez nikogo nie ścigani, bowiem wszystkie samoloty paliły się jak świece, wróciliśmy tu...

— Lecz potem już trudno było spostrzec wroga — żartobliwie żali się Won Chek Su — minęły te czasy kiedy Amerykanie myśleli, że lotnictwo koreańskie jest słabe, a lotnicy niedoświadczeni. Przedtem zapalali światła na lotniskach, a samochody mknęły po drogach koreańskich z zapalonymi latarniami. Teraz już nie to... Amerykańscy interwenci stracili nie mało samolotów, czołgów, samochodów. Zaczęli bać się nas i starannie maskują się. Lecz w cudzym kraju trudno się schować. My znajdujemy nieprzyjaciela i bijemy go...

— A oto i dzisiejszy solenizant — przywitał podpułkownik wysokiego zgrabnego młodzieńca. Opowiedzcie nam Kim Chi Gen, jak strąciliście dwie „latające twierdze" i zmusiliście do ucieczki trzecią?

Mocno uścisnęliśmy dłoń młodego bohatera. Nie do wiary po prostu, że ten skromny, zdetonowany młodzian, jest nieustraszonym lotnikiem, który bił dziś nieprzyjaciela nad naszymi głowami. Opowiedzieliśmy mu o tym na co zażenowany machnął ręką.

— Trzecia umknęła — powiedział z goryczą i wskazał na swą zabandażowaną nogę. Jeżeliby mnie nie ranili — dopędziłbym i trzecią.

Kim Dal Won szczegółowo opowiada nam o dniach bojowych swojej jednostki. Dowiedzieliśmy się, że wszyscy ci młodzi ludzie bardzo wiele uczą się, a bardzo mało śpią. Każdą wolną godzinę wykorzystują na wytężoną naukę teoretyczną i praktyczną, by uzupełnić swe mistrzostwo bojowe. Po powrocie z walki posilają się naprędce, odpoczywają bardzo krótko i znów siadają do swych samolotów, udając się na loty ćwiczebne. Bardzo często loty treningowe przerywa alarm bojowy i... zajęcia praktyczne przeprowadza się już w bezpośrednim zwarciu z nieprzyjacielem.

...Nad ranem, kiedy nad Koreą zalegał jeszcze niebieskawy zmrok, opuszczaliśmy „zniszczone" lotnisko. Ani jednego samolotu, jak to zresztą przepowiadał podpułkownik Kim Dal Won, nie spostrzegliśmy. Do obecnej chwili nie wiemy, skąd to codziennie unosiły się w powietrzu groźne, szybkoskrzydłe ptaki, niosące śmierć wrogom narodu koreańskiego.

WYDAJNA PRACA—TO NASZA ODPOWIEDZ IMPERIALISTOM

Imperializm nie chce pokoju. Jego zbrodnicze zamiary zostały zdemaskowane przez zdradziecki napad na Koreę, gdzie w imię imperialistycznych interesów płoną miasta i wsie, gdzie giną tysiące bezbronnych ludzi.

Miliony uczciwych ludzi na całym świecie nie chcą wojny i potrafią się jej skutecznie przeciwstawić.

Zbrodnicze knowania imperialistów, dążących do rozpętania nowej wojny światowej wymagają od nas jak najszerszej mobilizacji wszystkich sił naszego narodu w ramach Frontu Narodowego. Obowiązkiem każdego obywatela, a więc i każdego członka i pracownika Ligi Lotniczej jest wzięcie udziału w tym zbiorowym zrywie walki i pracy o Pokój i Plan Sześcioletni. Wyrazem wzrostu świadomości, patriotyzmu, są zobowiązania napływające z różnych stron kraju. Członkowie i pracownicy LL podejmując zobowiązania stają tym samym w szeregach aktywnych bojowników o Pokój i Plan Sześcioletni, wzmacniają potęgę Ludowego Lotnictwa i siłę naszej ojczyzny.

Oto niektóre z nadesłanych zobowiązań:

Polscy piloci Ligi Lotniczej solidaryzując się z międzynarodowym frontem pokoju przeciwstawiają się zbrodniczym knowaniom imperialistów. Dokumentując swoją wolę walki o pokój powzięli szereg zobowiązań dla przyspieszenia realizacji Planu 6-letniego, planu budowy podstaw socjalizmu w Polsce.

Znając zadania Planu 6-letniego i pragnąc przyczynić się do jego wykonania piloci: Zygmunt Królica z Aeroklubu Częstochowskiego, Franciszek Matuszka z Aeroklubu Bialsko-Bielskiego i Andrzej Pisarek z Aeroklubu Śląskiego podjęli zobowiązania. Każdy z nich wyszkoli do końca br. dwóch pomocników mechanika, na pełnowartościowych mechaników lotniczych, wykona dwa pomysły racjonalizatorskie względnie usprawnienia w dziedzinie lotnictwa, wykona systemem gospodarczym z podległym sobie personelem przekroje osprzętu z zużytego sprzętu lotniczego jako pomoce naukowe.

Równocześnie wzywają oni wszystkich starszych mechaników i techników lotnictwa do podjęcia analogicznych zobowiązań.

Pracownice Zarządu Okręgu Warszawskiego LL zobowiązują się do zorganizowania sieci korespondentów przy modelarniach i kołach LL oraz do zlikwidowania zaległości w pracy i przedterminowego wykonania powierzonych im zadań.

Absolwenci Kursu Pomocników Mechaników LL będą sumiennie wykonywać powierzone im obowiązki, podnosić systematycznie poziom swych kwalifikacji zawodowych, wzmogą czujność klasową, a także będą propagować cele i zadania Ligi Lotniczej.

W ramach czynu 1-majowego pracownik Zarządu Okręgu Olsztyńskiego Ligi Lotniczej Włodzimierz Kołakowski zobowiązuje się do dnia 1 maja 1951 roku podnieść dziesięciokrotnie liczbę prenumeratorów czasopism lotniczych.

Wzywa on pracowników wszystkich placówek LL w całej Polsce do podjęcia podobnych zobowiązań.

PRACOWNICY LIGI LOTNICZEJ, INSTRUKTORZY, PILOCI, CZŁONKOWIE LL — PODEJMUJCIE ZOBOWIĄZANIA DOTYCZĄCE PODNIESIENIA WYDAJNOŚCI WASZEJ PRACY!

I-SZE OKRĘGOWE ZIMOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

W dniu 18 lutego odbyły się I Okręgowe Zawody organizowane przez Okręg Zach.-Pomorski LL w Szczecinie. Celem propagowania modelarstwa w terenie, zawody odbyły się w Starogardzie, (36 km od Szczecina) w pobliżu miasta. Zawody przebiegały rzeczywiście w warunkach zimowych po większych opadach śnieżnych, a nawet podczas przejściowego śniegu i przy silnym wietrze, na ogół więc w trudnych warunkach atmosferycznych. Pomimo to modele wykonane prawidłowo i umiejętnie wyholowane, wykonywały ładne loty, dowodem czego może być rekord dnia zawodów — 74 sek, uzyskany przez model Ziółkowskiego Józefa oraz 120 sek. modelu kadłubowego „Sroka" Godunskiego (poza konkursem).

Zawody przewidywały wyłącznie modele typu „Żak". Zgłoszonych było 51 modeli, z których jednak znaczna ilość nie ukończyła zawodów. W tym miejscu należy podkreślić, że niestety instruktorzy poszczególnych modelarni nie zorganizowali właściwego oblatania modeli przed zawodami i nie zaznajomili modelarzy z elementarnymi zasadami holowania, co przy silnym wietrze zakończyło się przykrymi skutkami.

Z modelarni terenowych zgłosiły swój udział tylko dwie: ze Starogardu i Koszalina. Ze Szczecina brały udział wszystkie modelarnie; Pałacu Młodziezy, Szkoły Przemysłowej, TPD, Szkoły Podstawowej Nr 19 oraz modelarni przy Stoczni. Najliczniej była obsadzona modelarnia Pałacu Młodzieży, skąd stawiła się znaczna gromadka 28 modelarzy z instruktorami Kuraszem i Godunskim na czele.

Bardzo dobre wrażenie sprawiła ekipa modelarni ze Szkoły Przemysłowej w Szczecinie, zdyscyplinowana i zgrana, która dała przykład, jak powinna wyglądać kolektywna praca ekipy na zawodach. Ekipa ta natychmiast zorganizowała cały swój obóz z punktem naprawczym, który w sposób bardzo koleżeński naprawiał uszkodzone modele i innym uczestnikom. Modelarnia ta prowadzona jest przez młodego juniora Cimoszkę Czesława, który wchodził w skład ekipy szczecińskiej na ostatnich Ogólnopolskich. Modelarnia ta zasłużenie zajęła pierwsze miejsce w punktacji zespołowej i indywidualnej. Oto ostateczne wyniki Zawodów:

I — Modelarnia Szkoły Przemysłowej w Szczecinie — 763,400 pkt.

II — Modelarnia Pałacu Młodzieży w Szczecinie — 408.457 pkt.

III — Modelarnia Szkoły Podstawowej Nr 19 w Szczecinie — 251,093 pkt.

w punktacji indywidualnej zwyciężyli:

I — Ziółkowski Józef (Szk. Przem.) — 516,656 pkt.



II — Szamkołowicz Janusz (Pałac Młodzieży) — 408,457 pkt.

III — Steczkowska Jadwiga — (Pałac Młodzieży) — 268,484 pkt.

Dyplom za najlepsze wykonanie modelu otrzymał Przywara Zbigniew z modelarni w Starogardzie. Model jego wykonał bardzo ładne 3 loty z czasami: 55,41 i 40 sek poza zawodami. Nagrody stanowiły książki lotnicze oraz dyplomy. **F. P.**

MODELARZE Z GIMNAZJUM GÓRSKIEGO STARTUJĄ

Chłopcy kręcili się jak na szpilkach. Salę przebiegały podniecone szepty.

— Zobaczysz, że mój będzie latał najlepiej.

— Nie mów hop, aż przeskoczysz. Okaże się, czy twój będzie najlepszy. Ja jestem jednak przekonany, że mój pobije twego na głowę!

Instruktor raz po raz musiał stukać ołówkiem w stół, by uciszyć podnieconych chłopców.

Wreszcie wykład zakończony. Wszyscy rzucają się ku drzwiom, przy których panuje nieopisany tłok.

— Wszyscy na miejsce — nakazuje surowy głos instruktora. — Czy uważacie, że tak powinna wyglądać modelarnia po zakończeniu zajęć?

Porozkładane narzędzia wędrują na swoje miejsca do szafki, papierki do kosza, a ścinki listewek do specjalnej skrzynki — mogą się jeszcze przydać. Nakoniec wymogom porządku stało się zadość. Opuszczamy salę i udajemy się na dziedziniec. Wieje porywisty zimny wiatr. Będziemy próbować latawca.

Pierwszy start jest, oczywiście, nieudany. Latawiec zamiast wznieść się wysoko w górę — zduszony do ziemi nagłym porywem wiatru spada. Ostre grudy zlodowaciałego śniegu nie są usposobione zbyt przyjaźnie do cienkiej powłoki jego płaszczyzny nośnej. To też latawiec po tym przymusowym lądowaniu przedstawia wygląd godny pożałowania. Jednak to pierwsze niepowodzenie nie zniechęca reszty chłopców, a przeciwnie — nakazuje ostrożność.

Po chwili kryty niebieskim papierem latawiec wzbija się szybko w górę. Nitka się kończy. Usłużny kolega dowiązuje całą szpulkę. Latawiec wznosi się coraz wyżej. Wiatr łopocze jego długim ogonem, naciągając trzymaną przez szczęśliwego modelarza nitkę.

Udany start latawca daje impuls do następnych prób. Wkrótce w powietrzu robi się „gęsto" od wznoszących się latawców. Oczywiście nie odbywa się bez wypadków. Nitki się plączą i „maszyny" spadają splecione w uścisku na ziemię. Niektóre z nich uporczywie nie chcą się wznieść w górę i kręcą się dookoła swej osi — trzeba je poprawić.

Robi się zupełnie ciemno — czas przerwać „oblatywanie". Chłopcy są zmarznięci, ale szczęśliwi. Na wiadomość, ogłoszoną przez instruktora, że mogą zabrać latawce do domu, wylatują w górę granatowo-zielone czapki gimnazjum Górskiego. Chłopcy unoszą ze sobą troskliwie latawce.

Pierwszy krok zrobiony! To już nasi lotnicy. Instruktor jest zadowolony. Czeka go jeszcze wiele pracy. Gdyby nie chroniczny brak materiałów — praca byłaby znacznie efektywniejsza. „Oblatane" przed chwilą latawce są pracą wstępną. Następnie wchodzi na „tapetę" drugi model latawca, a potem — modele szybowców.

— To, co robimy w naszej modelarni — mówi instruktor Hoffman — jest jedynym przejawem pracy LL u Górskiego. Jak dotąd, tutejszy Zarząd śpi. Mam jednak nadzieję, że uda mi się go ożywić. **Aer**



KABINY NASZYCH SAMOLOTÓW

INŻ. RYSZARD WITKOWSKI

Zastosowanie silników odrzutowych do napędu samolotów i wywołany tym gwałtowny wzrost prędkości lotu, pociągnęło za sobą wielkie przeobrażenia także i w rozwiązaniu kabin załogi.

Pierwszą zmianą, czysto zewnętrzną, było zastosowanie dla osłony oddzielającej pilota od otaczającego powietrza, takiego kształtu, który byłby najkorzystniejszym aerodynamicznie przy wysokich prędkościach lotu. Takim najkorzystniejszym okazał się wydłużony kształt kroplowy, zapewniający opływowi powietrza wokół kabiny laminarny charakter na długim odcinku. Kabina z osłoną tego kształtu nazwana została kabiną laminarną.

Osłona kabiny laminarnej z zasady tłoczona jest z jednego wielkiego arkusza szkła organicznego. Dzięki temu zapewniona została załodze doskonała widoczność, co ma wielkie znaczenie w operacjach szybkich samolotów odrzutowych. Zabezpieczenie załogi od przodu przez szybę pancerną pozostało w kabinach laminarnych w tej samej postaci, w jakiej było w samolotach tłokowych.

Wewnętrznie kabina odrzutowca najistotniejszą różnicę w porównaniu z kabiną samolotu tłokowego uzyskała przez wprowadzenie wyrzucanego fotela. O fotelu takim pisano już w „S M-ie" i dlatego powinn śmy wiedzieć, że w samolocie odrzutowym jest on dla załogi niezbędnym sprzętem ratunkowym w razie zaistnienia niebezpieczeństwa. Bez fotela katapultowego niemożliwym byłoby wydostanie się z kabiny przy prędkości lotu większej niż 500 km godz.

Innym nowo wprowadzonym urządzeniem stała się dźwignia obsługi hamulców aerodynamicznych, działających podobnie jak w szybowcach, tj. ograniczających maksymalną szybkość nurkowania i lotu poziomego.

Jest charakterystycznym, że w bardzo szybkich wojskowych samolotach odrzutowych stają się do siebie coraz bardziej podobne kabiny samolotów małych i dużych. Jest to następstwem stałego zmniejszania się ilości ludzi w załodze wielkich samolotów (np. bombowców), które to zjawisko jest z kolei efektem stałego postępu w dziedzinie automatyzowania pilotażu, nawigacji, obrony itd. Dawniej załoga bombowca składała się średnio z 10 ludzi, obecnie liczebność ta spadła do 3 osób, przyczem blisko siebie we właściwej kabinie, ukształtowanej identycznie z kabiną myśliwców dwumiejscowych, zasiadają tylko dwie spośród nich (pilot i radionawigator).

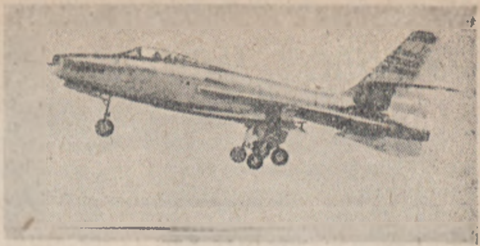
Możnaby sądzić, że rozwój kabin, odbywający się nieprzerwanie od kilkudziesięciu lat, osiągnął wreszcie swój ostateczny kres. Tak jednak nie jest, Technika lotnicza stale idzie naprzód, a w związku z tym iść musi i postęp w dostosowywaniu kabin do nowych warunków, które stają się coraz cięższe. Tak jest na przykład przy lotach z prędkościami naddźwiękowymi.

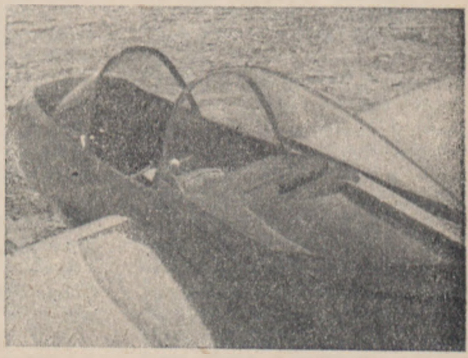
Dotychczas zbudowano bardzo niewiele samolotów, które latać mogą szybciej niż dźwięk. Wszystkie mają kabiny podobne jedna do drugiej, są one jednak całkowicie odmienne od kabin samolotów normalnych, nawet bardzo szybkich. Kabina naddźwiękowa ukryta jest całkowicie w pociskowym kształcie bryły kadłuba, a osłona jej składa się z oszklenia szkłem kwarcowym. Normalne szkło organiczne, mięknące w temperaturze ok. 100°C, nie mogło tu znaleźć zastosowania na skutek znacznego ogrzewania się powierzchni kadłuba od tarcia cząsteczek powietrza przy szybkościach naddźwiękowych.

Wewnętrznie kabina naddźwiękowa charakteryzuje się wielką ciasnotą i półleżącą pozycją pilota. Fotela katpultowego w niej nie ma, gdyż ratowanie pilota przy ewentualnej katastrofie zaprojektowane jest w inny sposób, niż przez wyrzucenie go z kabiny. Sposób ten polega na tym, że w chwili niebezpieczeństwa od samolotu początkowo oddziela się cały dziób razem z kabiną (albo sama bryła kabiny) a dopiero później opuszcza ją pilot, w chwili gdy prędkość kabiny zmalaje do prędkości swobodnego spadku.

Kabiny naddźwiękowe są wyrazem normalnego rozwoju i postępu lotnictwa.

Jeśli idzie o szybownictwo, to tutaj rozwój kabin przeszedł również trzy podstawowe etapy: kabina bez osłon, kabina otwarta w kadłubie i kabina zamknięta. Różnica w porównaniu z lotnictwem silnikowym polega na tym, że o ile tam wymienione rodzaje kabin były tylko fazami przejściowymi do następnej, znikającymi samoczynnie po jej wprowadzeniu, to w szybownictwie każdy rodzaj kabin zdobył sobie prawo egzystencji. Wiemy że kabiny bez osłon stosowane są do dziś we wszystkich szybowcach szkolnych, kabiny otwarte — w szybowcach treningowych, a zamknięte — w wyczynowych. Te ostatnie swym kształtem zaczynają się nawet skłaniać ostatnio ku kabinom laminarnym, jak to jasno widać na przykładzie czechosłowackiego „Luniaka".

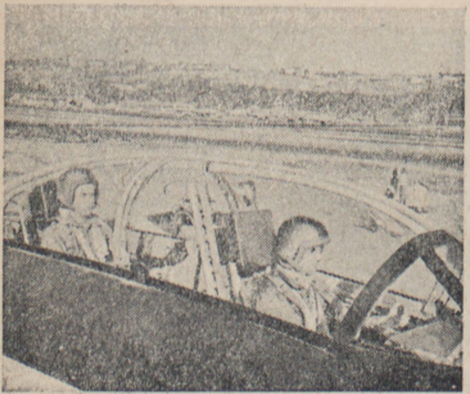




Nie tylko śmigłe odrzutowce mają kabiny laminarne, a również w takie kabiny zaopatrzone są nowoczesne szybowce. Na zdjęciu powyżej widzimy laminarną osłonę kabiny szybowca czechosłowackiego „Luniak".



Celem wykonywania lotów na dużych wysokościach kabiny muszą być hermetycznie zamknięte. Na zdjęciu powyżej widać sposób otwierania kabiny.



Nowoczesne samoloty odrzutowe mają kabiny starannie oprofilowane i wykonane ze szkła organicznego.

I-SZY ZLOT PRZODOWNIKÓW WYSZKOLENIA JEDNOSTEK LOTNICZYCH

W dniu 25 lutego br. odbył się w Warszawie I zlot przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego jednostek lotniczych. Po raz pierwszy od chwili powstania Ludowego Lotnictwa Polskiego przybyli do Warszawy przodujący żołnierze, aby podzielić się doświadczeniami ze swej pracy w jednostkach lotniczych. Już na długo przed zlotem zastanawiano się nad nazwiskami kandydatów, którzy za swą pracę na sprzęcie, swoje wyszkolenie polityczne zasługiwaliby w pełni na zaszczyt reprezentowania swoich jednostek na zlocie. Przybywający na Zlot przodownicy z zainteresowaniem oglądali tablicę, na której umieszczono zdjęcia przodujących żołnierzy. O godzinie 9-ej przybył Dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Turkiel, który krótkim przemówieniem powitał uczestników zlotu i dokonał jego otwarcia. Po wybraniu prezydium referat o ruchu przodownictwa w jednostkach lotniczych wygłosił gen. bryg. Kadazanowicz, który m. in. powiedział:

— „Przodownictwo nie jest jakimś przywilejem z urodzenia czy pochodzenia. Przodownikiem może zostać każdy żołnierz jeżeli całkowicie i bez reszty oddaje się wyszkoleniu i służbie".

Po referacie oficer Plezia odczytał list Ministra Obrony Narodowej Marszałka Konstantego Rokossowskiego do uczestników Zlotu, który zebrani powitali burzą oklasków.

Z kolei zabrał głos przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego gen. bryg. Krzemień, który w swoim przemówieniu scharakteryzował obecną sytuację międzynarodową i wezwał uczestników zlotu, aby po powrocie do swych jednostek dołożyli wszelkich starań nad umasowieniem przodownictwa w jednostkach lotniczych, dzięki któremu podniesie się gotowość bojowa naszego Ludowego Lotnictwa.

W dyskusji, która z kolei nastąpiła, zabrali głos żołnierze przodownicy. Każdy z nich zapoznawał zebranych z formami pracy, które pozwoliły mu zostać przodownikiem. Słyszało się wiele wypowiedzi, ale w każdej przebijało głębokie zrozumienie zagadnienia przodownictwa w jednostkach lotniczych. Warto przytoczyć wypowiedź szer. Ociepki, który pracując w jednostce produkcyjnej rzucił hasło do współzawodnictwa wyrabiając sam 200 proc. normy w początkach swej pracy. Dzisiaj szer. Ociepka wyrabia 500 proc. normy. Inni przodownicy mówili o prowadzonej przez nich akcji oszczędności paliwa, umundurowania, o należytym obsługiwaniu sprzętu lotniczego, o przodownictwie w strzelaniu i dyscyplinie. Występujący przodownicy podkreślili pracę organizacji partyjnych i ZMP-owskich w dziedzinie popularyzacji ruchu przodownictwa w jednostkach.



Ppłk. Bednarz wręcza dyplomy uznania przodującym ZMP-owcom Wojsk Lotniczych   Foto: WAF

Podsumowania dyskusji dokonał gen. broni Turkiel, który mówiąc o przodownikach w jednostkach lotniczych powiedział m. in.

„Nasz przodownik nie może zasklepiać się jedynie w swoich własnych osiągnięciach, a winien być organizatorem mas żołnierskich w walce o wyższy poziom gotowości bojowej i dyscypliny".

Na zakończenie zlotu Dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Turkiel wręczył przodującym żołnierzom cenne upominki, a przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego wręczył dyplomy uznania przodującym ZMP-owcom, nadane po raz pierwszy w Ludowym Wojsku Polskim.

Po części artystycznej, w której wystąpił zespół estradowy D. W. P. żołnierze przodownicy rozjechali się do swych jednostek, aby przenieść doświadczenia ze Zlotu i w większym jeszcze stopniu popularyzować ruch przodownictwa. To będzie ich żołnierskim wkładem w dzieło budowy fundamentów socjalizmu — w walce o pokój.

As.

URSUS CHCE LATAĆ

W naszej wędrówce „wylądowaliśmy" dzisiaj w Ursusie i odwiedzamy koło LL Nr 351 przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej Stopnia Licealnego. Trafiliśmy akurat na przerwę.

Wkrótce zjawia się przewodniczący Koła kol. Antoni Tarnogrodzki i sekretarka — kol. Danusia Więcławska.

Dowiadujemy się, że Koło dłuższy czas nie przejawiało żadnej działalności. Zarząd „spał", a Okręg Warszawski LL nie interesował się zamarłą placówką w Ursusie. W grudniu 1950 roku wybrano nowe władze Koła i robota od razu ruszyła.

— Zorganizowaliśmy dla członków naszego Koła teoretyczny kurs ogólnolotniczy — mówi Antek.

Koledze Tarnogrodzkiemu dzielnie pomaga w pracy zetempowiec Bronisław Lalik — przewodniczący koła artystyczno-propagandowego LL, Agnieszka Zygoń, Marian Niepokólczycki, Andrzej Gerełło, Alinka Uptasówna, Józef Trydulski, Kolupa i wielu innych. Każdy stara się coś zrobić i dopomóc. **Wszyscy wymienieni są przodownikami nauki i pracują aktywnie w kole ZMP.**

— Nasza sekretarka ma pracy nie mało — mówi z uśmiechem Antek. Koło liczy teraz 60 członków i w dodatku... 1/3 to dziewczęta!

Prosimy, żeby opowiedzieli nam coś jeszcze o swych wykładach teoretycznych.

— Z tymi wykładami, to prawdę mówiąc, mam poważne trudności — mówi Antoś. — Niejednokrotnie zwracaliśmy się do Okręgu Warszawskiego LL o instrukcje i materiały, lecz niestety nasze starania pozostały bez skutku. Nie udało się nam także otrzymać prelegenta. Wobec tego wykłady prowadzę ja sam, przygotowując się z podręczników i z „SiM"-u. Mieliśmy już pogadanki o meteorologii i o historii lotnictwa.

Kurs zorganizowaliśmy w celu przygotowania naszych członków do szkolenia na szybowiskach LL, o których czytaliśmy niejednokrotnie w SiM-ie. Większość marzy o tym, aby latać. Chłopcy i dziewczęta, aż rwą się do lotnictwa. Nasze koło samorzutnie podjęło akcję werbowania prenumeratorów SiM-u. Na razie „skaptowaliśmy" dziesięciu. Cyfra nie jest wielka., lecz niebawem podwoi się!

Naszą rozmowę przerywa pojawienie się dyrektora szkoły.

„Dobrze będzie — mówi dyrektor — gdy napiszecie coś o naszych kłopotach; a mamy ich wiele. Młodzież garnie się do lotnictwa, wciąż przychodzą do mnie z różnymi żądaniami. Najbardziej odczuwa się brak biblioteki lotniczej. Niestety — brak nam funduszów. Z radością powitalibyśmy bibliotekę ruchomą zorganizowaną przez LL".

Takich szkół jak nasza jest na pewno więcej.

Mamy nadzieję, że Okręg Warszawski LL zainteresuje się tą sprawą i przyjdzie Ursusowi z pomocą!

A. Rayzacher

Opracował JANUSZ KĘDZIERSKI

JAK LOTNICY RADZIECCY URATOWALI ZAŁOGĘ „CZELUSKINA"

17 lat temu — od 10 sierpnia 1933 do 13 kwietnia 1934 r. rozegrała się sławna epopeja arktycznej wyprawy naukowej prof. Schmidta na statku „Czeluskin". Załoga „Czeluskina" po długich, dramatycznych przejściach została uratowana dzięki pomocy lotników radzieckich. Już ten niezwykły fakt skutecznej działalności lotnictwa, w warunkach arktycznych, w czasach tak odległych musi wzbudzić zainteresowanie młodych lotników Polski Ludowej. Ale jest i drugi powód, dzięki któremu czyn „czeluskinowców" nabrał olbrzymiego wprost znaczenia.

Oto kapitalistyczna prasa Zachodu, karmiąca swych czytelników jadem nienawistnej propagandy antyradzieckiej, zmuszona była napisać prawdę o epopei członków wyprawy „Czeluskina". Samotna podróż „Czeluskina" wzdłuż Północnej Drogi Morskiej nabrała tak wielkiego rozgłosu, że prasa państw kapitalistycznych musiała po raz pierwszy podać pewną ilość wiadomości o tej niezwykłej wyprawie.

Rząd Radziecki przeprowadzając konsekwentnie swój plan opanowania drogi Morskiej przez Ocean Północny z Zachodu na Wschód — wysłał w roku 1932 łamacz lodów „SIBIRIAKOW" z Murmańska do Władywostoku.

Wśród ciężkich przejść po kilku miesiącach zmagań statek ten dokonał wielkiego wyczynu, przebywając po raz pierwszy w historii wypraw polarnych przejście północno-wschodnie w ciągu jednego sezonu.

W roku następnym Zarząd Główny Północnej Drogi Morskiej polecił prof. Schmidtowi odbyć tę samą trasę na „Czeluskinie". Podróż „Czeluskina" miała za zadanie udowodnić możliwość przebycia tej drogi na zwykłym transportowcu o nieco wzmocnionej konstrukcji.

W dniu 10 sierpnia 1933 roku „Czeluskin" wyruszył z Murmańska pod dowództwem kapitana Doronina — byłego komendanta „SIBIRIAKOWA". Poza nim udział w wyprawie wzięło wielu wybitnych uczonych radzieckich. Na pokładzie znajdował się wywiadowczy samolot — amfibia, na którym doświadczony lotnik arktyczny Babuszkin miał dokonywać rozpoznania trasy okrętu.

Pierwszy niebezpieczny moment dla „Czeluskina" nastąpił już w dniu 19 września. Lody zwarły się szczelnie dookoła statku, który znieruchomiał i stał się igraszką prądów morskich, bez możności kierowania swymi losami. Stało się to na wysokości wyspy Koliuczyno w odległości zaledwie 280 km od Oceanu Spokojnego.

W połowie października zdawało się, że statek uwolni się od lodów. Wywiad lotniczy dzielnego Babuszkina nie ustawał ani na chwilę. Stwierdził on, że zaledwie 10 km dzieli „Czeluskina" od zupełnie wolnego od kry morza. Radość, jaka zapanowała na okręcie była przedwczesna. Od jednego podmuchu wściekłej burzy całe pole lodowe z wmarzniętym weń „Czeluskinem" zostało znacznie odsunięte w kierunku wprost przeciwnym od otwartego morza.

Załoga okrętu i personel naukowy nie popada jednak ani na chwilę w zwątpienie. Naukowcy prowadzą bez najmniejszej przerwy obserwację prądów wodnych tej najzupełniej nieznanej części Oceanu.

Dnia 21 grudnia 1933 roku „Czeluskin" znajdował się o 200 km od kontynentu Azji i był znoszony w kierunku wyspy Wrangla.

13 lutego 1934 roku rozpoczął się ostateczny atak lodów na okręt. W czasie huraganowej wichury północnej, w czasie przeszło 30-stopniowego mrozu masa lodów całym swym ciężarem zwaliła się na lewą burtę „Czeluskina". Statek gwałtownie zaczął tonąć.

Wydano natychmiast rozkaz opuszczenia i wyładowania wg ściśle przedtem obmyślanego planu. Radiotelegrafista wysłał ostatnią radiodepeszę i zdemontował aparaty, które przeniesiono na lód. Wśród ciemnej nocy (dzień w tym okresie trwa zaledwie parę godzin) i wśród ciągłej zadymki śnieżnej zwołano apel: na krze znalazło schronienie stu czterech ludzi — w tym dziesięć kobiet i dwoje dzieci. Ustawiono sprawnie namioty, i rozpoczęło się długie oczekiwanie na pomoc.

Wieść o katastrofie „Czeluskina" wstrząsnęła całym światem. Już od 18 lutego „czeluskinowcy" zostali zawiadomieni, że przybędą na ich ratunek samoloty. W ciągu lutego warunki pogody były jednak tak fatalne, że żaden lotnik nie dotarł do obozu.

Po raz pierwszy ląduje wśród rozbitków samolot ANT-4 pilotowany przez Lapidiewskiego. Zabiera on dziesięć kobiet i dwoje dzieci, które przewozi bez wypadku do Wellen.

Dla niesienia pomocy „Czeluskinowi" w pogotowiu znajduje się ogółem siedemnaście samolotów z wyborowymi, zahartowanymi w lotach arktycznych załogami. Lotnictwo okazało się jedynym ratunkiem, gdyż nawet tak potężny łamacz lodów jak „Krassinin" nie mógł w szybkim czasie przebyć zawalonej polami lodowymi drogi.

Lotnicy nim dotarli do „Czeluskina" — przeżyli wiele dramatycznych chwil. Np. piloci: Doromin, Gałyszew i Wodopianow zanim dotarli z Chabarowska do bazy pomocy lotniczej — musieli przebyć 5.000 km nad nieznanym krajem i niezbadanym wówczas wysokim łańcuchem gór. Lotnicy amerykańscy POST i MATTERN, znani z lotu dookoła świata, wydali opinię, że przelot z Chabarowska do Wellen należy do najniebezpieczniejszych na świecie nawet w okresie lata.

Inna grupa lotnicza Kamanina, składająca się z 5 samolotów, miała do przebycia drogę Kamczatka — Wamkaren. Do celu doleciały dwa samoloty — inne, pomimo kilkakrotnych prób nie zdołały przelecieć pasma gór anadyrskich. W rezultacie wszystkie ekspedycje ratunkowe lotnicze skoncentrowały się w bazie Wamkaren. W międzyczasie położenie rozbitków na krze stawało się z każdą chwilą groźniejsze. Na początku kwietnia potężne uderzenie lodów zmiotło baraki i zupełnie zburzyło przygotowane z ogromnym nakładem pracy lotnisko. Nieustraszeni „czeluskinowcy" oczyścili i zorganizowali natychmiast drugie lądowisko.

Wreszcie zaczyna działać pomoc lotnicza: 10 kwietnia przewieziono samolotami pozostałych rozbitków — łącznie stu czterech ludzi wraz z całkowitym, obfitym materiałem naukowym.

Z jakich ludzi składała się załoga „Czeluskina" — powiedzieć może zachowanie się prof. Schmidta, kierownika naukowego wyprawy. Ciężko chory na zapalenie płuc chciał się ewakuować na końcu. Dopiero na stanowczy rozkaz Władz Centralnych w Moskwie, profesor opuścił obóz.

Epopeja „Czeluskina" i historia lotników radzieckich, którzy uratowali całą załogę, na zawsze pozostanie wzorem bezprzykładnego poświęcenia i bohaterstwa.

W czasie ratowania załogi „Czeluskina" doniosłą rolę odegrały samoloty R-5 konstrukcji Polikarpowa. Dzięki bohaterstwu pilotów i wytrzymałości maszyn w trudnych warunkach polarnych zdołano uratować całą załogę lodołamacza.





NOWOROCZNY PODARUNEK

Młodzież jednej z iwanowskich fabryk przejawia wielkie zainteresowanie szybownictwem. Czyniąc zadość licznym prośbom członków koła DOSAW zezwolił na budowę szybowca przez członków koła.

Cenną pomoc w tym przedsięwzięciu okazał kołu znany szybownik i konstruktor W. Turczenko, pilot myśliwski z okresu Wielkiej Wojny Narodowej. Dzięki jego pomocy oraz pracowitości młodzieży, członkowie Koła zbudowali szybowiec typu A-2 w przewidzianym terminie.

Z dniem 1 stycznia rozpoczęły się przygotowania do startu na szybowcu oraz szkolenie jego budowniczych. (w)

Foto: OGONIOK

DWA NOWE REKORDY MIĘDZYNARODOWE W MODELARSTWIE

MOSKWA PAP. Modelarz radziecki Leonard Muryczew z Kazania ustanowił nowy międzynarodowy rekord szybkości dla modeli śmigłowców na uwięzi.

Model śmigłowca skonstruowany przez Muricewa uzyskał średnią szybkość 71,064 km/godz.

Wynik uzyskany przez Muricewa przewyższa o 20 km/godz. poprzedni rekord w tej kategorii, który należał również do modelarza ZSRR — Twarogowa.

Dokumenty dotyczące tego lotu zostały przesłane do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) celem wciągnięcia tego wyniku do oficjalnej tabeli rekordów światowych.

Prezydium sportowej komisji lotniczej Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziło rekord ustanowiony przez dniepropietrowskiego modelarza Włodzimierza Wasilczenko. Skonstruowany przez niego model wodnopłata na uwięzi, zaopatrzony w silnik spalinowy, o pojemności cylindra 4 cm³ rozwinął szybkość 63 km/godz. Jest to najlepszy wyczyn, osiągnięty przez model tego typu.

Start modelu dokonywany był z Dniepru, koło Dniepropietrowska w listopadzie ubiegłego roku.

Materiały o locie modelu W. Wasilczenki przekazane zostały do FAI, celem zatwierdzenia.

ODSŁONIĘCIE TABLIC PAMIĄTKOWYCH KU CZCI MOŻAJSKIEGO I CZKAŁOWA

W Leningradzie odbyła się uroczystość odsłonięcia pamiątkowych tablic umieszczonych na domach, w których mieszkali: twórca pierwszego w świecie samolotu A. F. Możajski i słynny lotnik radziecki W. P. Czkałow.

Na uroczystości obecni byli przedstawiciele władz miejskich, lotnictwa i DOSAW. Mówcy podkreślili wielkie zasługi utalentowanego konstruktora rosyjskiego A. Możajskiego, który zbudował pierwszy samolot na świecie, oraz wspaniałe wyczyny i osiągnięcia Walerego Czkałowa.

Napis na tablicy pamiątkowej umieszczonej na domu, w którym mieszkał Czkałow, głosi:

„W tym domu mieszkał od 1927 do 1931 roku wielki pilot radziecki Walery Pawłowicz Czkałow".

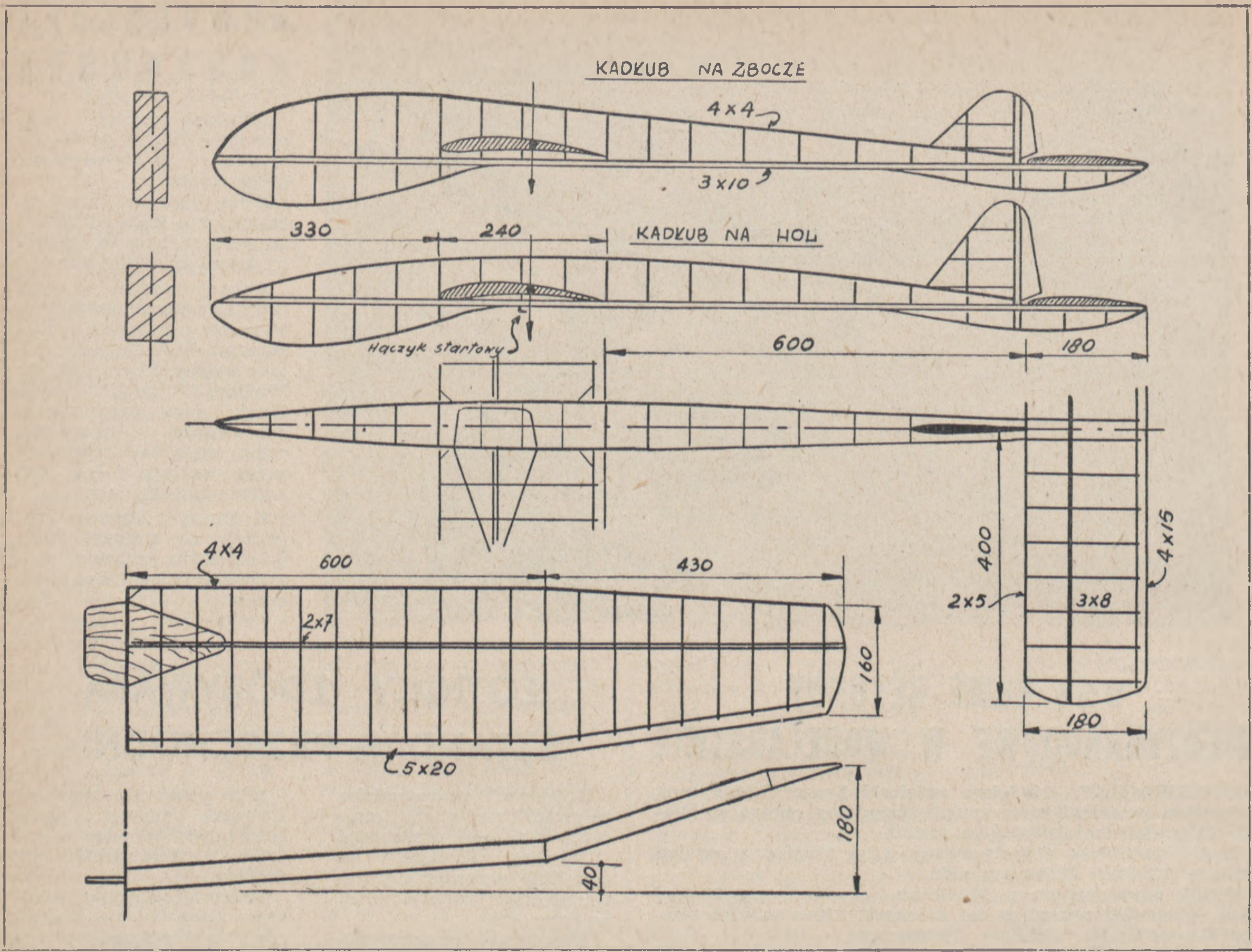
LOTNICY ZDOBYWAJĄ SZTANDAR PRZECHODNI

Kolektyw pracowników jerywańskiego portu lotniczego otrzymał przechodni „Czerwony Sztandar" za pomyślne wykonanie planu transportów powietrznych w roku 1950.

Wśród załóg przoduje załoga pilota — „milionera" B. Bagdasarowa. Doświadczony dowódca samolotu, członek partii komunistycznej Bagdasarow doskonale wykonuje wszystkie zadania, zarówno na liniach pasażerskich, jak i przy przewozie towarów. Poważne sukcesy osiągnęli również dowódcy samolotów S. Awdiejenko i N. Siedow.

Pracownicy portu lotniczego aktywnie uczestniczyli w kampanii przedwyborczej do Rady Najwyższej ZSRR. Do okręgów wyborczych położonych w miejscowościach górskich dostarczane były drogą powietrzną dokumenty i materiały wyborcze





1=2

CZYLI

SZYBOWIEC WYCZYNOWY

Tak 1=2. Czyż nie dziwne? Spróbujmy rozszyfrować to „równanie". Otóż ni mniej ni więcej, tylko mowa o jednym typie modelu szybowca, który ma dwojakie zastosowanie. Raz jako model do startu ze zbocza, to znów jako model do lotów termicznych do startu z holu. Jak widać z rysunków, zmianie ulega jedynie kształt kadłuba. Do lotów zboczowych stosuje się kadłub z dużą powierzchnią boczną przed środkiem ciężkości (linię środka ciężkości oznaczono strzałką), a w modelu na hol kadłub ma o wiele smuklejsze kształty i statecznik pionowy został powiększony. Skrzydła i statecznik poziomy w obu modelach nie ulegają zmianie.

A teraz pokrótce podajemy opis modeli. Konstrukcja z materiałów krajowych. Rozpiętość 2 060 mm, głębokość płata 210 mm, powierzchnia płata 46 dcm², powierzchnia statecznika poziomego 14 dcm², powierzchnia całkowita 60 dcm², maksymalny przekrój kadłuba 0,62 dcm². Ciężar maksymalny 850 gramów. Profil skrzydeł Gö-501, Raf-32, względnie NACA-6409.

Profil statecznika poziomego Clark-Y 9 — 10% lub Gö-602.

Podane wymiary i układ modelu nie należy traktować jako niedościgniony wzór „uniwersalnego" modelu szybowca. Modele te podano jedynie jako przykład możliwości wykorzystania modelu szybowca do praktycznych doświadczeń.

Jakże często się zdarza, że modelarz budując jakiś model, zraża się doń po pierwszych nieudanych próbach, model wędruje do pieca, a konstruktor rozpoczyna od nowa szukając „idealnego" rozwiązania. Ponieważ i przy następnej pracy to rozwiązanie nie chce samo przyjść — często zniechęcony stwierdza, że „nie warto".

Chcąc się czegoś nauczyć przy konstruowaniu modeli, trzeba uparcie i systematycznie ulepszać jeden obrany typ modelu, zmieniając, poprawiając, pracując z całą wytrwałością. Z konstrukcją jest podobnie, jak z pracą wynalazcy.

Długo musi on poprawiać, ulepszać radzić się bardziej doświadczonych — aż wreszcie praca jego (maszyna, aparat) może być uznaną za dobrą i zostaje dopuszczona do produkcji.

Nie można więc się zrażać tym, że w pierwszym stanie lot nie wypadł jak należy. Trzeba szukać błędów, ale na tym pierwszym modelu, próbując praktykę powiązać z teorią, korzystając z doświadczeń innych. Często okazuje się, że na próżno trudziliśmy się nad pewnym zagadnieniem, podczas gdy zostało ono rozwiązane przez innych. Korzystajmy z doświadczeń naszych kolegów, a praca nasza potoczy się jeszcze sprawniej.

(Plan modelu szybowca wg „Lotecki Modelarz" Nr 11/50).

B. B.

ŚMIGŁA MODELI SZYBKOŚCIOWYCH NA UWIĘZI

ZDENEK HUSICZKA

Niedawno organizacja FAI (Aeroklub Międzynarodowy) w Paryżu zatwierdziła światowy rekord Czechosłowaka Z. Husiczki z Brna. Rekord został ustanowiony w kategorii modeli na uwięzi z silniczkami o pojemności 2,5 cm³, a osiągnięta szybkość wynosiła 105,120 km/godz.

W jaki sposób modelarz Z. Husiczka osiągnął ten rekord, dowiemy się z artykułu, który podajemy za czasopismem czechosłowackim „Mlady Technik".

Gdy wyczyny modelu na uwięzi są niskie, winę przypisuje się zwykle silniczkom i to jest właśnie największy błąd. Cóż by nam pomogły nawet najmocniejsze silniczki, jeśli modelarz nie potrafi wykorzystać ich mocy i w pełni zamienić ją na wyczyn? Niestety, może zaledwie jeden procent naszych „uwięzionych" ograniczoną mocą modelarzy dojrzało do stosowania tych najmocniejszych, lecz także skrajnie kapryśnych silniczków. Osiągnijcie wpierw, że Wasz model z przeciętnym silniczkiem o pojemności 2,5 cm³ będzie latać z szybkością około 85 km/godz a z silniczkiem o pojemności 10 cm³ nie zejdzie niżej 110 km/godz. Dopiero wtedy będziecie godni silniczków lepszych! Nie wmawiajcie w siebie, że z silniczkiem, który teraz macie, nie można osiągnąć takich prędkości. Jest to tylko wasza wymówka i ukrywanie niechęci do pracy, a może i zupełnego braku umiejętności. Ja sam nie mam żadnych specjalnych silniczków, posiadam jedynie normalny silniczek LETMO-MD-2,5 cm³ oraz „dziesiątkę", liczącą już chyba z dziesięć lat, która w żadnym wypadku nie była budowana dla spełnienia wymagań, nakładanych na nią dziś. A przecież modele moje latają z szybkościami większymi, aniżeli te, jakie przytoczyłem wyżej i nie ma w tym żadnych czarów. Próbuję, próbuję i znowu próbuję — i to jest wszystko.

Na samym początku należycie przygotowuję sam silniczek, następnie szukam odpowiednie dla przewidywanego ciężaru modelu śmigło a dopiero potem buduję właściwy model. Gdy model jest już gotów, wracam raz jeszcze do śmigieł i szukam już nie tylko ich najodpowiedniejszych średnic, ale także skoku i szerokości łopatki śmigłowej. Wszystko to wykonuję tak, abym z uzyskanych obrotów silniczka z danym śmigłem i po uwzględnieniu ok. 25% poślizgu mógł choćby w przybliżeniu przewidzieć szybkość, którą z modelem osiągnę. Tak więc wygląda każdy początek mych przedsięwzięć. Ograniczam się tylko do tych najniezbędniejszych obliczeń, a więcej kieruję się swym doświadczeniem. Dopiero w późniejszym stadium pracy, gdy znam już moc silniczka przy danych obrotach i — co najważniejsze — obroty silniczka z wybranym śmigłem, zarówno wtedy, gdy model jest w spoczynku, jak i wtedy, gdy jest w locie, przechodzę do bardziej drobiazgowych obliczeń. O jakichś dokładnych obliczeniach śmigła nie można tu w ogóle mówić, bowiem nie znamy i długo jeszcze znać nie będziemy dokładnych wartości podstawowych czynników, niezbędnych do takiego obliczenia. Tak więc na przykład możemy sobie dość dokładnie ustalić moc silniczka i jego ciąg statyczny z określonym śmigłem, jak również jego obroty na ziemi, ale nie możemy ustalić dokładnie obrotów silniczka w locie, sprawności śmigła, oporu modelu, a także oporu linek sterujących.

Średnica śmigła, jego skok, obroty silniczka i prędkość lotu — to najważniejsze czynniki. Dlatego też dla obliczenia śmigła oprócz ilości obrotów i prędkości lotu musi być dana również moc silniczka, z których to czynników wyliczymy później średnicę, skok i sprawność. Obliczenia te są jednak dość trudne, a oprócz tego nie zupełnie pewne, gdyż — jak wspomnieliśmy — nie znamy dokładnych wartości licznych czynników i skazani jesteśmy tylko na ich odgadnięcie. Poza tym w miniaturowych silniczkach modelarskich mamy do czynienia tylko z maleńkimi mocami, ale za to z bardzo wysokimi obrotami na minutę, czyli z warunkami odwrotnymi niżeli u wielkich silników lotniczych. Ta okoliczność przekreśla jeszcze bardziej wyniki obliczeń.

Doradzam dlatego, abyście z tych obliczeń nie wysnuwali zbyt daleko idących wniosków. Pozostawcie to tylko najbardziej doświadczonym modelarzom, gdyż w innym wypadku będziecie zaskoczeni i to w sposób raczej przykry, aniżeli miły. Ograniczcie się tylko do tych najbardziej podstawowych obliczeń. Jeśli np. obliczacie skok śmigła, musicie wiedzieć, że jest on dwojaki. Ten podstawowy tzw. **skok geometryczny**, jest iloczynem tangensa kąta dowolnego przekroju śmigła przez drogę $2\pi r$ odpowiadającą temu przekrojowi, tj. kątowi, jaki tworzy dolna strona łopatki śmigłowej z płaszczyzną obrotu. Geometryczny skok oznacza się najczęściej literą H. Drugi skok jest to tzw. **skok efektywny**, oznaczony Hef, który określa istotny przesuw śmigła w kierunku lotu przy określonej prędkości.

Skok geometryczny wyliczycie z wzoru:

$$H\ (m) = \frac{V}{n\ \ 0{,}75}$$

gdzie V = prędkość modelu w m/sek, n = ilość obrotów na sek, a wartość 0,75 = stosunek między skokiem efektywnym i geometrycznym.

Skok efektywny wyliczycie z wzoru:

$$H_{ef}\ (m) = H\ .\ 0{,}75 = V\ .\ n$$

gdzie V = jak poprzednio prędkość modelu w m/sek i n = ilość obrotów na sekundę.

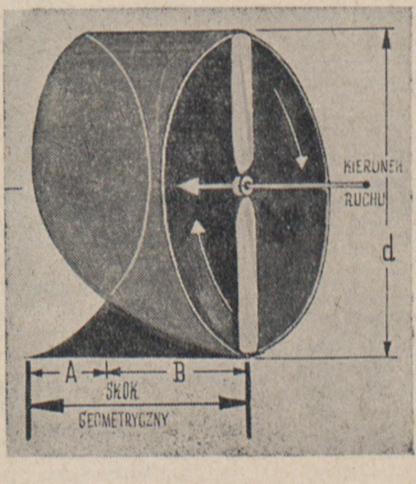
Różnicę pomiędzy skokiem geometrycznym a efektywnym wyraża poślizg śmigła. Wyliczycie go z wzoru:

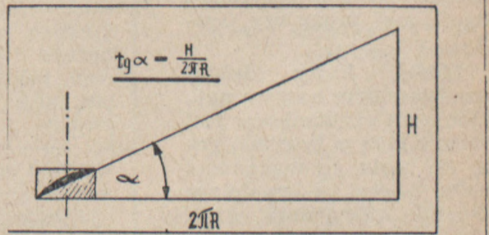
$$\Delta H = H - H_{ef}$$

U małych śmigieł poślizg bywa większy, niż u śmigieł wielkich i waha się między 20 a 30% skoku. Dla naszych obliczeń przyjmować będziemy jego średnią wartość tj. ok. 25%.

W dokładniejszych obliczeniach zastosowanie znajduje również tzw. **względny skok geometryczny**, który wyraża stosunek między skokiem geometrycznym a średnicą śmigła, a następnie tzw. **względny skok efektywny**, nazywany też **stosunkiem szybkościowym**, który jest specjalnie ważnym dla obliczenia sprawności śmigła.

tłum. inż. **Ryszard Witkowski**





SKOK, POŚLIZG, ŚREDNICA?

Rysunek z lewej strony przedstawia poglądowo skok geometryczny, A — poślizg, B — skok efektywny, d — średnica śmigła. Rysunek górny pokazuje wielkości, które tworzą skok geometryczny — H



Od rozpoczęcia lotów w szkołach i klubach dzieli nas już niewiele dni. Wkrótce rozpocznie się ożywiony ruch na szybowiskach i lotniskach w całym kraju. Młodzi piloci Ligi Lotniczej przystąpią do realizacji planu wyszkolenia — rozpoczną walkę o wyższe kwalifikacje lotnicze, o nowe uprawnienia, odznaki i wyczyny — o nowe zwycięstwa w drugim roku lotniczej sześciolatki.

Zanim jednak otrzymamy pierwsze meldunki o wynikach startu w drugi rok sześciolatki, zajmiemy się tymczasem Eskadrami Sześciolatki.

Głos ma Wrocławski ALL

który przesłał zobowiązania długofalowe 4 nowozorganizowanych Eskadr Sześciolatki, które obecnie rejestrujemy. I tak:

43 Wrocławska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Kozak Lech, Łoń Piotr, Szumer Bolesław i Janas Edward zobowiązała się w terminie do końca br. między innymi, że: wszyscy piloci uzyskają licencję pilota turystycznego; dwóch członków Eskadry uzyska II stopień wyszkolenia silnikowego, a także, że członkowie eskadry wygłoszą 4 pogadanki w PGR.

44 Wrocławska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Kostanowicz Eugeniusz, Sawicki Ryszard, Nowak Tadeusz, Leończyk Roman, Przygoda Władysław, Ruranski Stanisław i Piątkowski Wacław zobowiązała się wykonać do końca br. między innymi: zdobyć cztery III-e i jeden IV-y stopnie wyszkolenia szybowcowego; uzyskać dwa przewyższenia ponad 1 000 m; wygłosić 5 pogadanek o tematyce lotniczej w szkołach i zakładach pracy oraz opiekować się jednym z Kół LL.

45 Wrocławska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Jasiński Zdzisław, Koneczny Janusz, Łuszpiński Stanisław, Załęski Jan i Siemiątkowski Henryk — zobowiązała się wykonać w roku 1951 między innymi: dwa II-gie i cztery III-e i trzy IV-e stopnie wyszkolenia szybowcowego; dwa warunki do złotego „D"; ukończyć trzy kursy lotów ciągnionych.

46 Spadochronowa Wrocławska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Babian, Gnat Kazimierz, Kozak Lech, Siemiątkowski Henryk i Zawadzki — zobowiązała się wykonać w roku 1951 między innymi: 10 skoków z samolotu do spółdzielni produkcyjnych i PGR z wygłoszeniem referatów oraz uzyskać dwa uprawnienia składaczy.

Ponadto pilot szybowcowy Zdzisław Sowa z Wrocławskiego ALL podjął zobowiązanie indywidualne, w którym zobowiązał się w okresie pierwszych trzech miesięcy lotnych uzyskać srebrną odznakę pilota szybowcowego oraz wylatać 80 godzin.

A teraz

Głos ma Lublin

który nadesłał sprawozdanie z wykonania podjętych zobowiązań przez tamtejsze Eskadry Sześciolatki. A więc :

23, 24 i 25 Lubelskie Eskadry Sześciolatki

zobowiązania swe na ogół wykonały dobrze, przekraczając niektóre punkty dość wysoko.

Teraz znowu

Głos mają Katowice

które nadesłały sprostowanie odnośnie wzmianki zamieszczonej w SiM-ie Nr 4.

„**Sprawozdania roczne** obydwu Eskadr zostały wysłane w terminie do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej (19 grudnia 1950 r.), w treści obejmują całokształt zobowiązań. Wynika z nich, że zarówno 2-ga jak i 10-ta Eskadra wywiązały się całkowicie ze złożonych zobowiązań, a niektóre punkty nawet przekroczyły. Odnośnie punktu 1, 2, 5 i 8 zobowiązań 2-ej Eskadry wyjaśniamy, że wykonanie ich w procentach mniejszych od ustalonych niezależne było od woli członków. Odnośnie punktu 15 komunikujemy, że wymieniony kurs teoretyczny już się odbywa i to na wysokim poziomie, czego dowodem jest duża jak na nasze możliwości frekwencja (60 — 70 osób). Po ukończeniu kursu i po egzaminach prześlemy szczegółowe sprawozdanie".

Powracając do zobowiązania 44 Wrocławskiej Eskadry Sześciolatki musimy stwierdzić, że jest ono jednak zbyt szczupłe. Obowiązkiem każdego pilota jest roztoczenie opieki nad jednym Kołem LL. Oczekujemy więc uzupełnienia powyższego zobowiązania. Ponadto nasi czytelnicy radzi by się dowiedzieć, co przeszkodziło 2-giej Katowickiej Eskadrze 6-latki w 100% wykonaniu nadesłanego zobowiązania.

(kon)

• DLA NAJMŁODSZYCH I NAJSTARSZYCH MODELARZY •

Jak ogólnie wiadomo, SIM czytają wszyscy, od najpoważniejszych naukowców, aż do dzieci, które jeszcze sypiają w kołyskach (ciche marzenie redaktora — przypisek składacza). Staramy się więc zawsze podawać „dla każdego coś miłego" no i z pożytkiem dla dalszej pracy czy nauki.

Model, który dzisiaj przedstawiamy naszym najmłodszym czytelnikom, jest właśnie taką pożyteczną pracą, bo może go wykonać i malec 8-letni i modelarz 80-letni, który uczy wnuków.

Zalety modelu? Obciążenie? Ciężar?

Proszę bardzo, oto nieco danych technicznych:

Kartka kartonu (okładka zeszytowa itp), nożyczki i — to wszystko. Nie, to jeszcze nie wszystko. Potrzebna jest jeszcze umiejętność powiększenia załączonego widoku bocznego na złożony kawałek kartoniku...



Na zakończenie opisu można dodać, że model lata pierwszorzędnie i w każdym mieszkaniu, a nawet na osłoniętym od wiatru podwórzu.

Czy trzeba więcej dodawać? Chyba to, że czas pracy przy modelu nie przekracza pięciu minut.

Rysunki objaśniają kolejne fazy „budowy" i — już model gotowy!

Model ten może być wykonywany również jako podręczna, poglądowa pomoc podczas wykładów o aerodynamice na wszelkiego typu kursach w Kołach Ligi Lotniczej. A więc nie tylko dla najmłodszych, jak zapowiedziano w tytule.

Rysunki modelu podano według radzieckiego podręcznika „Praca koła modelarzy" M. I. Pankowa.

B. B.

WIZYTA W CEBULI

Wielu z Was zadaje sobie zapewne pytanie, po co właściwie istnieje CIBLL, dlaczego badania w „Cebuli" są tak skrupulatne i czy „tak między nami mówiąc" nie tkwi w tym wszystkim odrobina przesady?

Otóż nie! Praca w powietrzu wymaga zdrowego i silnego organizmu. Pomyślcie tylko, ile wypadków lotniczych miałoby miejsce, gdyby pilot cierpiał dajmy na to — na serce i nagle zasłabł w powietrzu? A inne choroby i zdawałoby się nic nie znaczące wady jego organizmu? Teraz rozumiecie, że „Cebula" jednak jest niezbędna.

Jednak rola tej instytucji nie ogranicza się wyłącznie do „odwalania" niezdolnych do pracy w lotnictwie. Do zadań CIBLL należy także stała opieka lekarska nad pilotami. Każdy z nich nieraz kilkakrotnie w ciągu roku musi przejść badania lekarskie. Nie jest to żadna „czcza formalność"! Zdrowie lotnika jest podstawą jego pracy w powietrzu. Dlatego właśnie istnieje „Cebula". Jej praca jest wyrazem troski ze strony państwa o młode kadry Ludowego Lotnictwa.

Nie wszyscy zapewne wiedzą, iż jest w stolicy pewna instytucja, która codziennie urządza przyjęcia dla pilotów. Każdy pilot przynajmniej raz do roku jest tu przyjmowany, a co najważniejsze, ogół „braci latającej" przyjmuje te wizyty niechętnie, uważając je za niemiły obowiązek. Niewdzięczni! Chodzi tu o Centralny Instytut Badań Lotniczo - Lekarskich, w skrócie CIBLL, a jak go piloci nazywają — po prostu „Cebula".

Na wizytę taką każdy pilot otrzymuje zaproszenie z macierzystego klubu, choć złośliwi twierdzą, że jest to zwykłe skierowanie. Na podstawie tego zaproszenia — sekretarka „Cebuli" z uśmiechem na ustach wyciąga ze stosu teczek akta „zaproszonego", no i „zabawa" może się rozpocząć.

...w Cebuli prześwietlą Cię na wylot...



Trzeba przede wszystkim, jak na każdy bal i wizytę, przybrać odpowiedni strój. Idzie się przeto do specjalnej sali — malkontenci stwierdziliby znowu iż jest to zwykła szatnia — i tam zdejmuje się swe codzienne szaty, otrzymując wzamian piękne i ciepłe stroje oraz odpowiednie do nich obuwie (po prostu szlafroki i trepki).

Teraz piloci zaczynają wędrówkę po długich korytarzach „Cebuli".

Zajrzyjmy, co się dzieje na salach przyjęć. Tu wbrew utartym zwyczajom, gości przyjmuje się indywidualnie. Odwiedzimy kolejno każdego z gospodarzy w jego własnych apartamentach. Gospodarze, lekarze — specjaliści, przyjmują nas w czystych, jasnych salach, zapełnionych rozmaitymi przyrządami i urządzeniami, których przeznaczenia zaledwie domyślamy się. Wkrótce jednak poznajemy i przekonujemy się na własnej skórze, do czego służą poszczególne urządzenia.

Wędrówkę rozpoczynamy od laboratorium, w którym pobyt swój każdy pilot pieczętuje własną krwią. Nie myślcie, czytelnicy, że należy podpisywać cyrografy, niczym Twardowski. Krew jest pobierana z palca i z żyły. Bada się przy tym, jaką grupę krwi ma pilot, jaki jest stopień jej krzepliwości, liczy się ilość ciałek krwi (białych i czerwonych), i sprawdza, czy nie ma zakażeń. Wszystko odbywa się szybko i sprawnie.

Z kolei odwiedzamy gabinet rentgenologiczny. Tutaj poruszamy się ostrożnie, gdyż sala jest całkowicie zaciemniona. Możemy się jedynie domyśleć istniejących aparatów. Słychać tylko charakterystyczne brzęczenie pracujących urządzeń elektrycznych, trzask wyłączników i głos lekarza. „Proszę głębiej oddychać — ramiona wyżej — oddychać ustami". Tu można zobaczyć na fluoryzującym ekranie aparatu Rentgena wnętrze klatki piersiowej z pracującym sercem (oczywiście u swego kolegi). Czasem lekarz zatrzymuje się nieco dłużej, gdy zauważy coś podejrzanego. Ale i tu wizyta nie trwa zbyt długo. W ciszy i spokoju, ostrożnie wychodzimy „od rentgena", tak jak do niego wchodziliśmy.

Najbardziej budząca obawy wśród uczestników wizyty w „cebuli" jest wizyta w gabinecie lekarza wewnętrznego. Tutaj badane jest najdokładniej serce, na które cóż tu można mówić — któż z nas się czasami nie uskarża? A tu badają je ile razy uderzy kiedy pilot leży, stoi, a nawet po 10 przysiadach! Dodatkowo jeszcze mierzy się ciśnienie krwi. Wszystko to wpisuje się na odpowiednie arkusze i oblicza ilość punktów, którą pilot musi z tych badań uzyskać.

Niemniej obaw wzbudza gabinet okulisty. Tu, o ile ktoś jest po raz pierwszy, ma specjalne względy. Musi popisać się znajomością alfabetu i cyferek arabskich, odczytując je z odpowiedniej odległości. Mało tego. Dostaje jeszcze specjalne różnokolorowe książeczki, których — o ile jest daltonistą — nie potrafi odczytać. Daltonista nie rozróżnia bowiem kolorów, i dla niego wszystko jest szare. Czytelniczki — kandydatki na latanie mogą pocieszyć, że daltonistów spotyka się znacznie częściej wśród mężczyzn, aniżeli wśród kobiet. Oprócz tego lekarz bada, czy ktoś nie ma ukrytego zeza, sprawdza zdatność pilota do lotów nocnych. Na specjalnym urządzeniu bada się, jak pilot potrafi oceniać odległość. Po krótkim wywiadzie na temat przeszłości naszych oczu (nie chodzi tu oczywiście o to, ile łez wylaliśmy, a o to czy nie chorowaliśmy przypadkiem na oczy) opuszczamy sympatycznego gospodarza.

W gabinecie laryngologicznym (dotyczy gardła, nosa, uszu) wychodzą dopiero na jaw rzeczy, których istnienia nawet nie domyślamy się. A to w jednym uchu błona bębenkowa cieńsza niż w drugim, a to na jedno ucho słyszymy lepiej, a to krzywa przegroda nosowa i jedną dziurką puszczamy więcej powietrza niż drugą itp. itp. (W tajemnicy powiem, co często zdarza się, iż słabiej słyszymy z powodu warstewki pyłu, który niefrasobliwie obrał sobie za siedzibę nasze ucho. Wtedy idzie w ruch ogromna strzykawka z wodą i po chwili gość woła: Słyszę!). Tu także bada się zmysł równowagi. Na specjalnym krześle obrotowym przeżywamy korkociąg (przyznam szczerze, że w powietrzu nigdy się tak nie kręciłem jak na tym krześle) i wychodzimy znowu na korytarz.

W gabinecie chirurgicznym długo nie zatrzymujemy się. Kilka ruchów gimnastycznych, podskoków, przysiadów dla wykazania, iż nie ma żadnych ułomności fizycznych. Zważenie, zmierzenie wzrostu, objętości klatki piersiowej i gotowe!

Jeszcze tylko lekarz — neurolog zbada nasze nerwy i przyjęcie w „Cebilu" zakończy się. Badanie polega na sprawdzeniu wrażliwości na ciepło i zimno, na dotyk czy ukłucie. Spróbujcie odgadnąć: czy ukłucie podwójne, czy pojedyncze. Przy małej odległości nawet podwójne ukłucie odczujemy jako jedno. Oznacza to, jak wrażliwą mamy skórę.

Po tych wszystkich próbach przebieramy się ponownie w swoje szaty i opuszczamy gościnne progi „Cebuli", do której niejeden pilot wchodził z drżeniem serca, obawiając się, czy aby przyjęcie w niej zakończy się dla niego pomyślnie?

Grom.

...oraz zmierzą Twoje ciśnienie krwi.



KORESPONDENCI • SIMU donoszą

LIGA LOTNICZA NA WSI

Wieś interesuje się wiadomościami o lotnictwie. Tych wiadomości może udzielić tylko Koło Ligi Lotniczej pracujące na wsi. O tym, że młodzież wiejska zainteresowana jest lotnictwem świadczy fakt, że na zebraniu organizacyjnym Ligi Lotniczej przy szkole ogólnokształcącej we wsi Kazimierza Wielka wzięło udział 380 uczniów z okolicznych szkół.

Po referacie o celach i zadaniach Ligi Lotniczej wszyscy zebrani wyrazili gotowość do wstąpienia w szeregi naszej organizacji. W wiosce zostały założone trzy Koła LL liczące łącznie 600 członków! Na wieś jest to bardzo dużo.

Kilkakrotnie młodzież wiejska zapraszała mnie na pogawędkę o lotnictwie.

Oto jedne z moich odpowiedzi:

„Przyszedłem do internatu szkolnego przy jednej z okolicznych szkół. Chłopcy przywitali mnie entuzjastycznie. Powiedzieli, że z wielkim zainteresowaniem czytają SiM i „Skrzydlatą" pokazali mi swoją małą biblioteczkę lotniczą i jednogłośnie stwierdzili, że lotnictwo bardzo ich interesuje.

Z ciekawością słuchali moich opowiadań o lotach, o szybowcach i życiu na szybowisku. Interesowali się najnowszymi osiągnięciami technicznymi w lotnictwie. Odpowiadałem na wiele pytań dotyczących pracy w Lidze Lotniczej i warunkach przyjęć na szkolenie lotnicze.

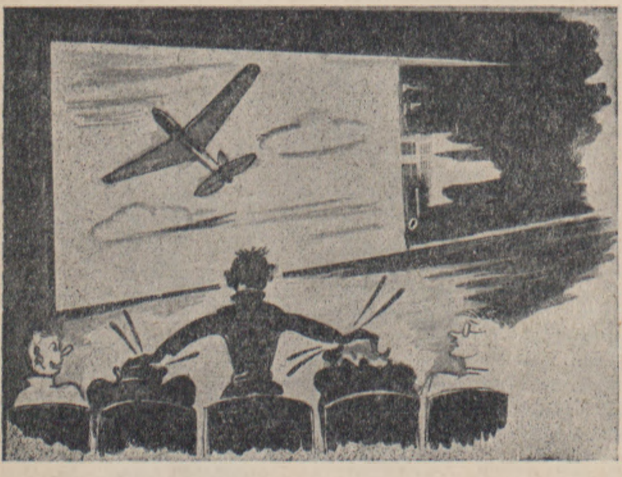
Czas upływał nam bardzo miło i niestety — szybko. Chłopcy żegnali mnie z żalem — jeszcze nie wszystko zostało powiedziane. Takich odwiedzin po okolicznych wsiach miałem już cztery. Młodzież wiejska bardzo interesuje się sprawami lotnictwa, Koła LL pracują z zapałem. Jest ich jeszcze bardzo mało i należy zakładać ich więcej.

Wzywam wszystkich instruktorów i pilotów aeroklubów do masowej akcji zakładania Kół LL na wsi. Sam zobowiązuję się do rozpoczęcia sezonu założyć 10 Kół Ligi Lotniczej i zwerbować 1 000 członków. Wierzę, że w tej akcji nie zabraknie nikogo.

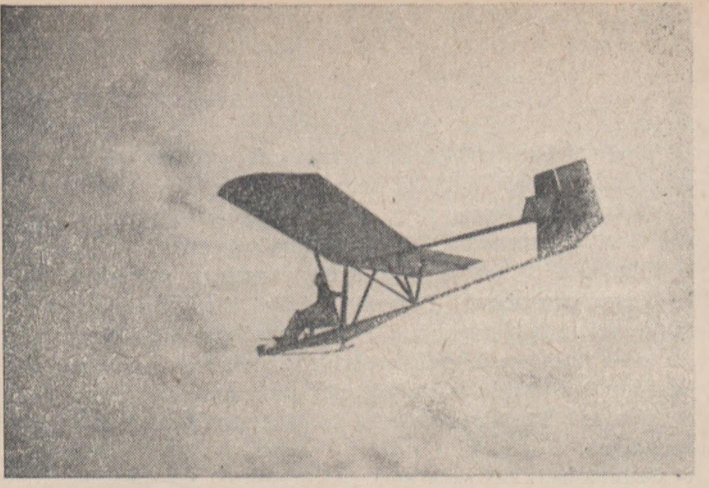
instr. Longin Pisała
Szkoła Szybowcowa
w Pińczowie

Nowozałożone koła Ligi Lotniczej powinny rozpocząć swoją pracę od modelarstwa lotniczego. Początkowo w trudnych może warunkach, bez odpowiedniego lokalu i narzędzi — praca raz rozpoczęta będzie się coraz lepiej rozwijała. Spełni ona najważniejsze zadanie: wprowadzi na drogę do lotnictwa setki i tysiące młodzieży wiejskiej.

PILOT NA „PIERWSZYM STARCIE"



— ODDAJ DRĄŻEK!



PIERWSZY START • PIERWSZY START

Pragnę i ja zabrać głos w serii wypowiedzi na temat filmu „Pierwszy Start".

Film ten powinien obejrzeć przede wszystkim każdy członek Ligi Lotniczej. Film jasny, wesoły i ujmujący za serce! Życie pilotów szybowcowych przedstawione w nim tak prawdziwie, że trudno wątpić, żeby nie porwał każdego, który choć trochę kocha lotnictwo. Filmy tego rodzaju ujmą młodzież, zachęcą ją do tak pięknego sportu, jakim jest szybownictwo. A teraz parę moich uwag, jako trzechletniego już prezesa Powiatowego Oddziału Ligi Lotniczej w Jarosławiu.

Z radością śledziłem powstawanie filmu „Pierwszy Start" i nie mogłem się doczekać obejrzenia go na ekranie. Potem z radością czytałem w SiM-ie, że wyświetlany jest w Warszawie. Miałem nawet trochę żalu do wszystkich, że Jarosław tak daleko. Stało się jednak inaczej: „Pierwszy Start" szybko przybył do Jarosławia i jest u nas wyświetlany.

Prosto z modelarni, całą grupą: modelarze, instruktor i ja podążyliśmy do kina. Jakże rozentuzjazmowani byli młodzi modelarze, ci najlepsi i najaktywniejsi ZMP-owcy, członkowie Ligi Lotniczej, ileż nowych projektów i zapału do pracy wzbudził w nich ten film! Z jaką dumą widzieliśmy na filmie, że to Liga Lotnicza ma takie szkoły szybowcowe, takich instruktorów, komendantów szkół i uczniów. Cieszy mnie, że u nas właśnie przed III Walnym Zjazdem Powiatowym jest ten film. Społeczeństwo zobaczy, na jakie cele idą składki członkowskie, ludzie przekonają się naocznie, że to co na niejednym zebraniu masowym w fabryce, gminie czy szkole słyszeli o Lidze Lotniczej jest prawdą, którą dziś mogą oglądać na filmie.

Prosimy o więcej takich filmów. Tematyka filmu — imponująca, dźwięk, który w wielu polskich filmach lubił zawodzić, tutaj poprawny.

Filmy takie podniosą popularność Ligi Lotniczej wśród szerokich mas społeczeństwa i w wielu wypadkach pomogą w pracy społecznej Ligi Lotniczej na terenach oddalonych od lotnisk i szybowisk.

Chawrona Władysław
w Jarosławiu

PROSIMY O PIOSENKĘ Z „PIERWSZEGO STARTU"

Niedawno oglądaliśmy na ekranach szczecińskich kin film młodzieżowy pt. „Pierwszy Start".

Film ten bardzo nam się podobał, ze względu na swą tematykę lotniczą, jak i dobrą grę artystów.

Z tego właśnie filmu bardzo podobała się nam piosenka, śpiewana przez junaków w wagonie.

Zwracamy się więc z prośbą do Redakcji o zamieszczenie na łamach SiM-u tekstu oraz melodii tej piosenki, za co z góry dziękujemy.

Eugeniusz Grzybek
Leszek Nowacki
piloci szybowcowi Aeroklubu Szczecińskiego

Prośbę naszych czytelników postaramy się spełnić.
Red.

Kol. **EDWIN WĘGRZYN z Głubczyc, woj. Opole** pragnie kupić książki, traktujące o budowie płatowców. Polecamy Wam doskonałą książkę radzieckiego autora M. Szulżenki „Konstrukcja samolotów" (po rosyjsku). Dostaniecie ją w księgarniach „Domu Książki", posiadających dział radziecki. Zwróćcie się ewentualnie listownie do księgarni „Współpracy", Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11. Oprócz tego polecamy Wam podręcznik inż. Misztala pt. „Budowa płatowców" — do nabycia w księgarniach „Domu Książki".

Podajemy Wam adres Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich: Warszawa, ul. Nowogrodzka 49.

Zasyłamy pozdrowienia. Cieszy nas bardzo, że odnieśliście tak dużo korzyści, czytając SiM i „Skrzydlatą".

Z kolei kol. **BOLESŁAW KOŚCIŃSKI z Torunia** przesyła nam wiersz i prosi o zamieszczenie go w SiM-e. Niestety, jeszcze nie do druku. Prosimy jednak o dalszą współpracę. Zapytujecie, czy możecie przesłać humor — ależ tak, czekamy!

W Waszej drugiej sprawie, dotyczącej Koła LL w Toruniu napiszcie do Zarządu Okręgowego LL w Bydgoszczy przy ulicy 1-go Maja.

Jak zostać lotnikiem — oto pytanie z jakim zwrócił się do nas kol. **RYSZARD SKOWROŃSKI z Zielonej Góry.** Przyczytajcie uważnie poprzednie numery SiM-u, w których informujemy, jakie dokumenty należy załączyć do podania, które musicie złożyć w miejskim zarządzie ZMP. Życzymy wytrwałości.

Kol. **KRZYSZTOF ZAWODNIK ze Świebodzina** zapytuje nas, czy będzie mógł po ukończeniu nauki pilotażu szybowcowego starać się o przyjęcie do OSL.

— Tak, złóżcie podanie do ZMP, który również udzieli Wam odpowiedzi na resztę dręczących Was pytań. Tymczasem pracujcie aktywnie w Kole LL.

Kol. **JAN GAWLIK z Piszu** zapytuje o warunki przyjęcia do Liceum Mechaniczno-Lotniczego. Wiadomości, o które się pytacie, znajdziecie w odpowiedzi udzielonej koleżance Kalinowskiej. Informujemy Was, że przy Liceum w Warszawie czynny jest internat dla zamiejscowych. Liceum jest 3-letnie. Innego na terenie Polski nie ma.

Spadochroniarzem pragnie zostać kol. **JERZY KSIĘŻAK z Leśnej Podkowy.** Radzimy Wam zapisać się do Ligi Lotniczej, która organizuje teoretyczne oraz praktyczne kursy spadochroniarskie.

W chwili składania „Poczty" do redakcji napłynęła wielka ilość listów. W związku z tym dalszy jej ciąg musimy dać drobnym drukiem. Chyba przeczytacie!

Kol. kol. **BOHDAN CHMURA i JERZY BUĆ** proszą o informację dotyczące nauki konstrukcji i budowy samolotów. Czy istnieje taka szkoła i gdzie się znajduje? — zapytujecie. Owszem, jest Liceum Mechaniczno-Lotnicze w Warszawie przy ulicy Hożej 88. Nauka w liceum trwa trzy lata. Do liceum przyjmowani są kandydaci mający ukończone 9 klas szkoły podstawowej. Dla młodzieży zamiejscowej przy szkole jest internat. O bliższe informacje należy się zwrócić do Dyrekcji Liceum.

O studia wyższe w dziedzinie budowy samolotów zapytuje kol. **RYSZARD KRA z Bytomia.**

Wydziały konstrukcji samolotów i budowy silników lotniczych znajdują się przy Politechnice we Wrocławiu i Wyższej Szkole Inżynieryjnej Wawelberga i Rotwanda w Warszawie. W nowym roku akademickim uruchomione zostaną podobne wydziały przy innych uczelniach. O przyjęciu na studia decyduje egzamin wstępny z tematu związanego z kierunkiem studiów, matematyki i fizyki oraz egzamin ustny z zagadnień o Polsce i Świecie Współczesnym. Kursy przygotowawcze do egzaminu organizują wojewódzkie Zarządy ZMP, do których należy zwrócić się o bliższe informacje dotyczące kursu i ewentualnego zakwaterowania. Kursy organizowane są podczas ferii letnich.

Przy wpisie na studia należy przedłożyć świadectwo dojrzałości (oryginał) świadectwo urodzenia, skierowanie z Powiatowej Komisji Rekrutacyjnej na studia wyższe, świadectwo badania lekarskiego. Badania przeprowadza Opieka Zdrowotna nad Młodzieżą Akademicką przy uczelni. Studia trwają trzy lata po których ukończeniu należy złożyć egzaminy dyplomowe. Dziękujemy za pozdrowienia i życzymy jak najlepszych wyników w egzaminach maturalnych.

Kolega **JERZY MAJEWSKI z Kalisza.** Prosicie nas kolego o plan modelu, którego zdjęcie było zamieszczone w 5 numerze Simu. Niestety, nie mamy takiego planu. Radzimy zwrócić się do Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich w Warszawie ul. Nowogrodzka 49, która może Wam dostarczyć inne plany modeli.

Dużo pytań otrzymujemy w sprawie zakupu materiałów modelarskich i silniczków. W tej sprawie zwracają się do nas kol kol. **LISZEWSKI i SĘP.** Niejednokrotnie pisaliśmy już na ten temat, ale dla przypomnienia innym, raz jeszcze podajemy do wiadomości, że w materiały modelarskie zaopatrują modelarnie Okręgowe Składnice Materiałów Modelarskich (OSMM) znajdujące się przy poszczególnych Okręgach Wojewódzkich Ligi Lotniczej. Aby zakupić materiały w OSMM należy przed tym zgłosić się do zarejestrowanej modelarni LL i za jej pośrednictwem (w ramach hurtowego zamówienia) złożyć zapotrzebowanie.

W sprawie kupna silniczka wyjaśniamy zainteresowanym, że podobnie jak innymi materiałami modelarskimi, również rozprowadzaniem silniczków zajmuje się OSMM. Silniczki otrzymują w ramach zapotrzebowania tylko zarejestrowane modelarnie LL. Pojedynczym modelarzom silniczków na razie nie sprzedaje się.

Kolego **„SĘP"!** W Waszej wiosce jest wielu entuzjastów lotnictwa i wszyscy żywo interesujecie się modelarstwem. Założcie koło Ligi Lotniczej, poproście o pomoc ZMP, partię i Gminną Radę Narodową, które na pewno udzielą wam daleko idącej pomocy. Przy kole zorganizujcie modelarnię i zgłoście ją do Zarządu Oddziału Powiatowego LL. Stamtąd otrzymacie pomoc i wskazówki dla Waszej pracy, potrzebne plany i materiały. Będziecie mogli pracować i budować wymarzone modele. Same marzenia nie wystarczą, trzeba solidnie wziąć się do pracy, aby je zrealizować. Życzymy powodzenia.

Kol. kol. **BOGUSŁAW BIEGAŃSKI i LECH KOŁACIŃSKI z Łodzi.** Zapiszcie się Koledzy do szkolnego koła LL, które skieruje Was do modelarni. O ile przy Waszej szkole nie ma jeszcze koła LL zwróćcie się do Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej w Łodzi, przy którym istnieje modelarnia. Tam będziecie mogli rozpocząć budowę modeli. Podajemy adres Zarządu Okręgu LL — Łódź, ul. 22 Lipca 1 3.

Kolega **JAN RYBACKI z Ostrowit pow. Rypin.** Jesteście uczniem szkoły zawodowej i teraz chcecie szkołę porzucić i zostać lotnikiem. To nie jest rozsądne. Nie należy przerywać nauki w szkole lecz uczyć się nadal, a podczas letnich ferii pojechać na szybowisko. Złóżcie podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze w Pow. Zarządzie ZMP i napiszcie, że chodzicie do szkoły, a czas na szkolenie macie tylko podczas ferii. W ten sposób szkołę skończycie i latać będziecie.

Kolega **EDWARD KOWALIK z Bielska.** Uczęszczacie do szkoły, do 7 klasy i nie macie jeszcze świadectwa ukończenia potrzebnego do załączenia przy podaniu na szkolenie. Składając teraz podanie o przyjęcie do szkoły szybowcowej załączcie świadectwo z ostatniego półrocza z wyjaśnieniem, że 7 klasę skończycie dopiero w czerwcu br. Dopiszcie także w podaniu, że czas na szkolenie macie w okresie szkolnych wakacji.

Koleżance **DANUSI GORCZAREK** odpowiadamy, że potrzebne wskazówki dla budowania modeli latających znajdzie w numerach Simu i książce Pawła Elszteina „Szkoła małego lotnictwa", którą nabyć można w każdej księgarni „Domu Książki". Chcąc budować modele należy zapisać się do koła LL, w którym praca wcale nie zajmuje dużo czasu i nie pociąga „wielkich wydatków pieniężnych". Wasze obawy Koleżanko są nieuzasadnione i śmiało możecie pogodzić szkołę i muzykę z budową modeli i szkoleniem ogólnolotniczym. Do grona naszych korespondentów bardzo chętnie Was przyjmujemy i czekamy na korespondencje.

Kol. kol. **AGNIESZKA B. i LIDIA M. z Mysłowic.** Niepotrzebnie „martwicie" się, że korespondentami Simu są „tylko" chłopcy. Dziewczęta także piszą nam o swej lotniczej pracy, o swoich osiągnięciach i kłopotach. Chętnie przyjmiemy Was do grona naszych korespondentów, tylko przyślijcie dokładny adres. Pytacie czy dziewczynki mogą zostać lotniczkami. Naturalnie! Warunki przyjęcia dziewcząt są te same co i dla chłopców. Dla lepszego zapoznania się z przebiegiem szkolenia przeczytajcie 4 i 5 numer Simu z br.

Uwaga kol. kol. **BASIA BOGACZKIEWICZKÓWNA z Cieplic Śl., WŁODEK DUDA z Częstochowy, JANEK GRZESIŃSKI z Suchej, WŁADYSŁAW WCISŁO z Rzeszowa, DIONIZY KOWAL z Koźmina, T. PIWOWARSKI z Tomaszowa Maz., LESZEK SZYMCZYK z Kielc, PIOTR ŁAWRYNOWICZ z Koszalina i J. PURZYCKI z Jeleniej Góry.** Zapytujecie nas jakim warunkom winien odpowiadać kandydat na szkolenie lotnicze i jak się to szkolenie odbywa?

Na ten temat pisaliśmy niejednokrotnie (4 i 5 nr Simu 1951). Macie jeszcze wiele wątpliwości w związku z przyjęciami na szkolenie i nie potraficie znaleźć odpowiedzi na dręczące was pytania. Koledzy, wiecie, już, że wyszkolenie pilota szybowcowego i silnikowego można uzyskać tylko w Lidze Lotniczej. Informacja ta dotyczy także tych, którzy pragną w przyszłości dostać się do lotnictwa wojskowego.

W roku bieżącym wprowadzone zostały pewne zmiany w systemie szkolenia. Jedną z tych nowości jest połączenie kursu teoretycznego z kursem praktycznym na szybowisku. Czas trwania kursu szybowcowego dla pilotów początkujących (I i II stopnia) trwać będzie 6 tygodni. Chcąc rozpocząć szkolenie lotnicze, należy zgłosić się w najbliższym Zarządzie Miejskim lub Powiatowym ZMP, które przyjmują podania. ZMP kieruje następnie podania kandydatów na szkolenie do odpowiednich placówek terenowych Ligi Lotniczej. Okręgi Wojewódzkie LL będą kierowały młodzież zakwalifikowaną do szkolenia na odpowiednie turnusy szkoleniowe. O pierwszeństwie w przyjęciu decyduje postawa moralna kandydata, jego udział w pracy społecznej, postępy w nauce szkolnej, poziom uświadomienia społecznego i politycznego. Liga Lotnicza nie będzie szkolić tych, dla których latanie jest tylko środkiem wyżycia się i źródłem przyjemności, poza którymi nic nie widzą. Przyszli piloci muszą zdawać sobie sprawę, że ich praca będzie przede wszystkim służyć dobru Państwa i dobru narodu budującego w Polsce Socjalizm. Najlepszą opinię o przyszłych pilotach wyda organizacja ZMP-owska, której członkiem jest kandydat na pilota. Na szkolenie przyjmowani są kandydaci mający ukończone 7 klas szkoły podstawowej i 16 lat życia.

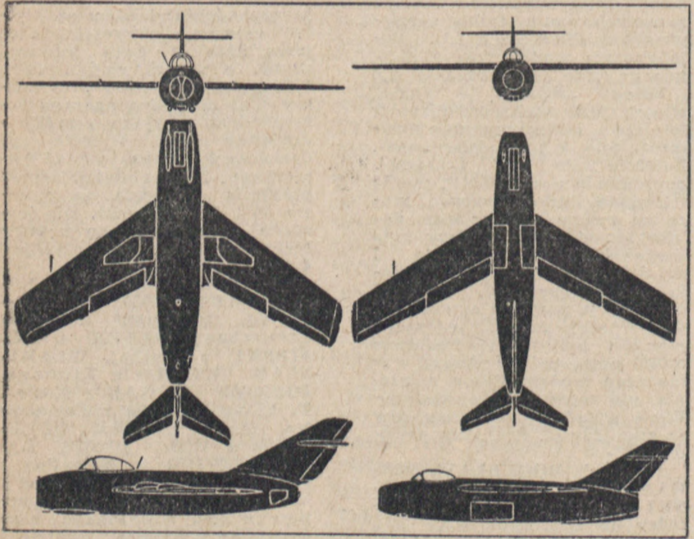
Na tym kończymy naszą dzisiejszą pocztę i przesyłamy pozdrowienia naszym czytelnikom.

wil

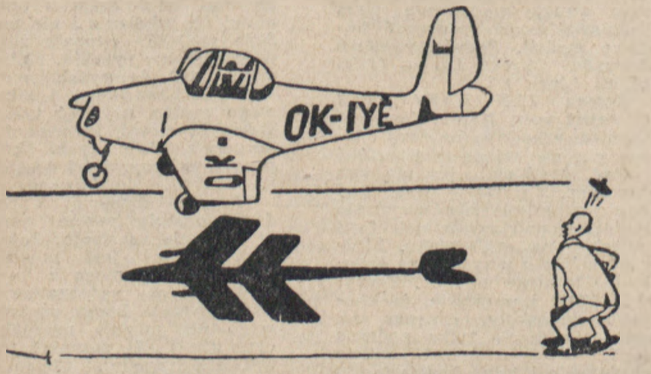


PRZEZ LOTNICZE OKULARY

Czasopisma lotnicze, wydawane przez kapitalistów, gubią się w domysłach na temat lotnictwa radzieckiego. Jego potęga, wspaniałe osiągnięcia i najnowocześniejsze konstrukcje budzą w imperialistycznych podżegaczach strach i... nieprzepartą ciekawość. W każdym niemal numerze tych pism znaleźć można domysły i przypuszczenia na temat najnowszych konstrukcji radzieckich.



Zamieszczony powyżej rysunek ma przedstawiać — zdaniem jednego z brytyjskich pism lotniczych — dwa typy radzieckich myśliwców o napędzie odrzutowym.



(„Letectvi")

NASZA OKŁADKA:

Ludowe lotnictwo stoi na straży naszego narodu, na straży pokojowego budownictwa. Na zdjęciu: myśliwce w locie.



DOBRA WYSTAWA

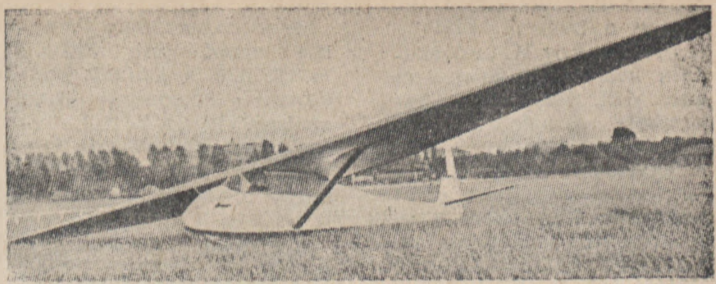
Tak wyglądało stoisko na wystawie w Poznaniu, gdzie propagowano nasze silniczki i — SiM

1946 — 1950

W związku z licznymi zapytaniami w sprawie kompletów SiM-u z lat ubiegłych podajemy poniżej ceny roczników

1946 —	6,75 zł
1947 —	15,60 „
1948 —	23,49 „
1949 —	23.40 „
1950 —	27,30 „

POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE



Szybowiec „Komar-bis" konstrukcji Antoniego Kocjana. Ulepszona wersja „Komara" z roku 1932.

Jeden z najpopularniejszych szybowców treningowo-wyczynowych przed wojną. Budowany był z licencji w wielu krajach, między innymi w Estonii, Finlandii, Jugosławii, Bułgarii i Palestynie.

Przedwojenny międzynarodowy kobiecy rekord długotrwałości lotu (24 godziny i 14 minut) uzyskano na tym typie szybowca.

Dane techniczne: Rozpiętość 15,82 m, długość 6,75 m, ciężar własny 130 kg, wydłużenie 14,88, szybkość minimalna 37 km-godz., doskonałość — 20,2.

CO CZYTAĆ?

W bieżącym miesiącu na półkach księgarskich „Domu Książki" znajdą Czytelnicy ostatnią nowość wydawniczą. Jest nią książka **„Oblatywanie modeli latających"** — opracowana przez Pawła Elszteina.



„Oblatywanie" jest praktycznym podręcznikiem dla każdego modelarza, a przede wszystkim dla początkujących, stanowiąc doskonałe uzupełnienie nowowprowadzonego programu szkoleniowego w małym lotnictwie.

Na treść tej godnej polecenia książki składają się między innymi następujące rozdziały: Regulacja szkolnego modelu szybowca, gumówki, szybowców kadłubowych wodnopłatów i w końcu modeli szybkościowych (nie na uwięzi).

Książka „Oblatywanie modeli latających" ma 46 stron druku oraz zaopatrzona jest w 22 rysunki. Cena 2 złote 40 groszy, a więc cztery razy więcej niż SiM.

Po raz pierwszy książka ta wyszła jako wydawnictwo Ligi Lotniczej, rozpoczynając tym samym działalność wydziału wydawniczego LL.

Już wkrótce ogłosimy dalsze publikacje.

SPROSTOWANIE

W numerze 9-ym SiM-u pominięto podpis autora artykułu pt. Balon sterowy St. Trembeckiego, którym jest Jerzy Konieczny. Za omyłkę przepraszamy.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji. Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Zam. Nr475 2-B-28117